WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK III | LIPIEC 1933 | ZESZ. 7



Pan Prezydent Rzplitej Polskiej Profesor Ignacy Mościcki spędza wywczasy letnie na Polskiem Morzu.

POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
GDYNIA

ROK III LIPIEC 1933 ZESZ. 7

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA, DOM P. A. M., TEL. 1720
KONTO BANKOWE: KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI NR. 3053
PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. 15.oo - - - - - - - - - - - POJEDYŃCZY ZESZYT ZŁ. 1.50

Redakcja nasza kierując się ideami propagowania Morza Polskiego, wydaje numer niniejszy „Wiadomości Portu Gdyńskiego", poświęcony zagadnieniom Morza Polskiego, z tem przeświadczeniem, że społeczeństwo i przemysł gdyński należycie wysiłki nasze ocenią.

Okno na Świat

Święto Morza w Polsce obchodziliśmy poraz drugi od czasu odrodzenia państwa Polskiego.

Zastanówmy się poważnie nad tą wielką uroczystością, która ściągnęła na wybrzeże niezliczone rzesze obywateli z całego kraju.

Sprawa Morza Polskiego, dla którego serce polskie bije mocno i zgodnie, bez różnicy wyznań i poglądów politycznych, stała się przedmiotem żywego zainteresowania całego społeczeństwa.

Odrodzona Polska zaledwie po paru latach pracy, wzniosła gigantyczną budowę miasta Gdyni i portu. Zasługę tę należy przypisać całemu Narodowi Polskiemu, który wykazał pełne zrozumienie dla tej wielkiej i potężnej sprawy.

Morze Polskie posiada tę siłę i potęgę, którą wrogowie nasi szanować i uznawać muszą. To wielkie dzieło musimy tak postawić w sile mocy i potędze ducha, aby się mogło rozwijać i cieszyć prawdziwe serca polskie.

Niema już chyba dzisiaj w Polsce nikogo, kto nie zdaje sobie sprawy z tego, że Polskie Morze jest dla państwa i całego Narodu Polskiego podstawowym warunkiem bytu politycznego i gospodarczego. Całe polskie społeczeństwo rozumie konieczność wytężenia wszystkich sił dla utrzymania i rozbudowy tego "okna na świat". Coraz większą też miłością otacza Naród Morze Polskie i Gdynię — ten widomy znak niezłomnej naszej woli i tężyzny.

Morze Polskie musi być tą największą potęgą nietylko wojenną lecz ekonomiczną i kulturalną dla całej Polski, dlatego poza stroną ideową, zagadnienie morskie wymaga także dużego zrozumienia istotnych jego potrzeb przez cały przemysł koncentrujący się na wybrzeżu i wytworzenia takich warunków współpracy, któreby pozwoliły w stu procentach spełnić te zadania, jakie przemysł nad Polskiem Morzem — również w stosunku do Państwa spełniać powinien.

Tadeusz Lothê Lorentowicz



Foto „Mare Nostrum"

Mgr. Henryk Krupski
Dyr. Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Organizacja Handlu Eksportowo-Importowego drogą morską w Gdyni

Handel zamorski jako pomost międzykontynentalny jest tą maszyną, która uruchamia gospodarkę światową.

Kupiec lądowy, który zajmuje się dystrybucją towaru wewnątrz kraju i prowadzi pewną politykę handlową, opartą w pierwszym rzędzie na własnym



Inż. Napoleon Korzon
Konsul szwedzki
Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

interesie, niemniej jednak przyczynia się do racjonalnego rozdziału wyprodukowanych artykułów, spełnia te czynności przeważnie nieświadomie. Natomiast kupiec zamorski musi z pełną świadomością przy zużyciu swego najwyższego intelektu spełniać z jednej strony służbę pionierską dla wprowadzenia artykułów własnej produkcji na rynki zagraniczne, z drugiej zaś strony musi nabywać towary obce z przeznaczeniem ich dla konsumpcji krajowej. Kapitał w takie przedsiębiorstwa inwestowany winien sobie zdawać sprawę, że ewentualne zyski mogą być oczekiwane w dalszej przyszłości, wobec czego tego rodzaju przedsiębiorstwa wymagają wkładu większych kapitałów. Ryzyko bowiem strat w transporcie i w kredytowaniu jest tak znaczne, że takie przedsiębiorstwo musi rozporządzać z reguły znacznie większym kapitałem obrotowym jak przedsiębiorstwo lądowe.

Poza materjalną stroną wymagają przedsiębiorstwa handlu zamorskiego dużego rozmachu oraz organizacji skomplikowanej służby informacyjnej w odniesieniu do badania konjunktur i stosunków polityczno-gospodarczych w zamorskich krajach zbytu względnie zaopatrywania. Tylko umiejętne dopasowanie się do rynku światowego może tego rodzaju placówkom handlowym dać dodatnie wyniki.

Gdy dalej rozważymy, że kupiec zamorski musi posiadać także wysokie kwalifikacje teoretyczne jak: znakomite orjentowanie się w polityce gospodarczej świata, w prawodawstwach zagranicznych, znajomości bilansowania, obcych języków itp., to dopiero możemy sobie zdać sprawę, w jak trudnych warunkach stawiamy fundamenty pod budowę polskiego handlu zamorskiego, który u nas nie egzystował, a iteresy te załatwiały za nas narody, które nami rządziły.



Magister Praw Henryk Krupski
Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Dzisiaj, gdy dzięki wysiłkowi społecznemu zbudowaliśmy nasz dostęp do morza, winniśmy tworzyć podwaliny rodzimego handlu zamorskiego i w ten sposób sukcesywnie przeprowadzać uniezależnianie się od pośrednictwa hadlowych domów zagranicznych.

Jeżeli teraz rozważymy sprawę, gdzie mają mieć siedzibę wspomniane organizacje handlowe, to wydaje mi się, że predystynowanem miejscem

dla nich winien być port gdyński. W Niemczech gros tego rodzaju zakładów znajduje się w Bremie i Hamburgu. Koncentrowanie się takiego handlu w porcie jest usprawiedliwione przedewszystkiem względami geograficznymi. Port siłą faktu jest poza jego charakterem norodowym, zawsze bramą wpadową dla całego świata i zawsze miejscem międzynarodowego zainteresowania, wobec czego zarówno ten zamorski dostawca jak i odbiorca, oraz i ich kapitały użyte w takich przedsiębiorstwach bezpośrednio, czy też w formie kredytów towarowych, niewątpliwie łatwiejszy nawiążą kontakt z firmami portowemi, które dzięki naturalnym relacjom do wnętrza kraju posiadają pewien wgląd w stosunki branż wchodzących w rachubę.

Nie ulega wątpliwości, że port jest stworzony dla zaplecza i że rozwój ruchu handlowego w porcie zależny jest od ciężaru gatunkowego krajowej wytwórczości i konsumpcji i że w miarę zwiększenia się tych współczynników, zwiększają się i obroty w porcie, niemniej jednak stawianie kwestji w ten sposób, że port ma spełniać zadania tylko przeładunku towarów dla firm wewnątrz kraju nie może odnosić się do tak rozbudowanego portu jakim jest Gdynia, gdyż taki port jak uczy historja rozwoju i obecny stan rzeczy w innych portach zagranicznych siłą faktu staje się wielkim ośrodkiem gospodarczym, w szczególności punktem handlu zamorskiego dla całego kraju.

Polityka handlowa naszego Rządu idzie również w tym kierunku. Uprzywilejowanie firm gdyńskich pod względem podatkowym, kontygentowym i reglamentacyjnym, wprowadzenie morskich ceł preferencyjnych, przyznawanie ulg w taryfach, stworzenie strefy wolno-cłowej oraz wogóle przychylne ustosunkowanie się do wszelkich postulatów zainteresowanych sfer gospodarczych w porcie stwarzają w Gdyni warunki, umożliwiające powstanie odnośnych firm.

Naturalnie, że przy dzisiejszej depresji gospodarczej, przy konieczności utrzymania reglamentacji importu oraz idącej za tem polityce wymiany towarowej dla wyrównania bilansów handlowych, pomoc stosowana w tej czy w innej formie wobec pionierskich przedsiębiorstw, które organizują nieznane dotychczas w Polsce typy placówek handlu zamorskiego jest konieczną, choć nawet pociągnięcia takie sprawiały pewne dywersje w istniejącym aparacie handlowym wewnątrz kraju.

I tak o ile chodzi o import artykułów kolonjalnych i owoców, o import bawełny, skór, którą to dystrybucją na Polskę zajmowały się domy handlowe i pośrednicy w portach zagranicznych, to wszelkie dążności skoncentrowania handlu tymi artykułami w porcie, a tem samem uwolnienia się od pośrednictwa obcego są ze wszech miar pożądane i powinny znaleźć pełne zrozumienie i daleko idące poparcie.

Mam tu na myśli urządzenie hali aukcyjnej na sprzedaż owoców południowych w drodze przetargu publicznego, mam tu na myśli składy konsygnacyjne bawełny, stworzenie handlu tym artykułem w Gdyni, mam tu na myśli dalej urządzenie przemysłu handlowego jak pakownie kawy, herbaty, dojrzewalnie bananów, oczyszczalnie owoców suszonych, mam tu wreszcie na myśli naturalną koncentrację handlu rybami morskiemi, wogóle stworzenie przemysłu rybnego.

O ile chodzi o eksport, to w dzisiejszych czasach powojennych eksport dokonywany jest bezpośrednio przez producenta względnie jego własne organizacje handlowe. To jednak może mieć miejsce jedynie przy masowych produkcjach jakim jest węgiel, artykuły hodowlane i t. p., dla tych artykułów masowych wielkiej produkcji port gdyński stanowić może tylko instrument przeładunkowy, to znaczy usprawnienie komunikacji morskiej, urządzenia chłodnicze, magazynowe i wogóle spedycja. Natomiast cały szereg wytwórczości krajowej o mniejszych rozmiarach musi dla usprawnienia eksportu zamorskiego posługiwać się pośrednictwem kupca-pioniera, wielkiego domu handlowego, który znając rynki zamorskie może łatwiej zbywać tam artykuły produkcji krajowej wszelkiego rodzaju, mając wyrobione stosunki i dysponując znaczniejszymi kredytami. Ważką rolę w uruchomieniu tego rodzaju handlu stanowić winny firmy morskie spedycyjne, zagraniczne przedsiębiorstwa żeglugowe, które z natury rzeczy pozostają w kontakcie ciągłym i bezpośrednim z zamorską zagranicą.

W dobie dzisiejszej, w momencie spadku standartowych walut świata jak funta i dolara, kapitał siłą rzeczy musi zacząć pracować, gdyż to jedno uchronić go może od upadku. W dziale handlu zamorskiego miałby on w Polsce wdzięczne pole działania.

Trochę odwagi a przedewszkstkiem piecza nad odpowiedniem wyższem wyszkoleniem handlowem naszej młodzieży niewątpliwie da wyniki dodatnie i przyczyni się do szybszego zrealizowania zagadnienia stworzenia w porcie gdyńskim placówek o typie wielkiego handlu importowo-eksportowego typu zamorskiego.

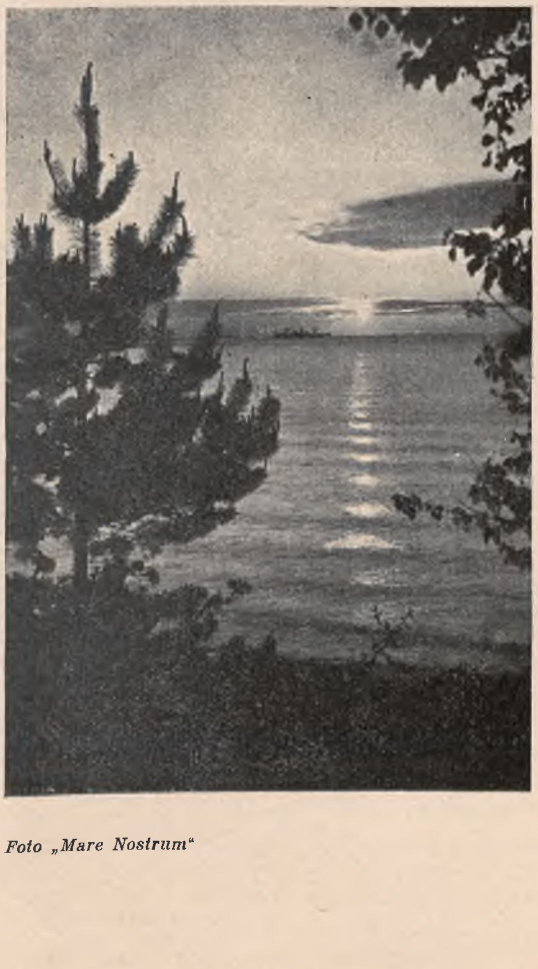


Foto „Mare Nostrum“

A. R. Reyman

Budujmy flotę wojenną

Dzieje historyczne (przedrozbiorowe) polskiego dostępu do morza znane są dzisiaj już nazbyt dobrze każdemu Polakowi — pisano o nich przecież już tyle razy i tak obszernie, że nie wymagają chyba przypomnienia. Godzi się natomiast przypomnieć dzieje od chwili odzyskania tego dostępu przez wskrzeszoną Rzeczpospolitą oraz wysnuć ztąd odpowiednie wnioski dla dalszych poczynań celem wzmocnienia i ugruntowania naszej potęgi ekonomicznej i politycznej.

Obecne polskie wybrzeże i wody nie odgrywały dla zaborców żadnej roli, ani pod względem politycznym ani też ekonomicznym. Napaści na tym odcinku wybrzeża nie obawiano się. Jeżeli zaś chodzi o znaczenie ekonomiczne, to nawet Gdańsk był podrzędnym portem handlowym, nie mówiąc już o takich miejscowościach jak Gdynia i Puck, które były prawie nieznane. Komunikacja z tem wybrzeżem była niedogodna i niedostateczna, a o budowie portu na tym odcinku nikt nie myślał. Właśnie zaborcom ze względów politycznych chodziło o to, aby ojczyznę Kaszubów jaknajbardziej izolować od reszty świata, ażeby ten ród prasłowiański jaknajprędzej zniemczyć. Wogóle nie było w Niemczech bardziej zapuszczonego i zapomnianego terenu nad ten ponury — w ich pojęciu zakątek.

Obejmując tę zaniedbaną ziemię, Polska zrozumiała, jakie dobrodziejstwa płynąć mogą z dostępu do morza. Obiecywano sobie rozwój handlu zagranicznego oraz inne ekonomiczne i polityczne korzyści. Polskie morze stało się odrazu aktualnem hasłem w całej Rzeczypospolitej. Odruchowo też poczęto tworzyć marynarkę wojenną i handlową.

Niestety brak jasnego programu morskiego zniweczył wiele realnych wysiłków, zniechęcił wielu dzielnych działaczy, przyjaciół tego morza, do sprawy morskiej, która na tem bardzo ucierpiała. Stając się bowiem państwem nadmorskiem Polska chciała odrazu realizować korzyści, nie pomyślawszy o tem, że może to nastąpić dopiero po usilej i wytężonej pracy oraz znacznych ofiarach.

Pierwsze lata naszego władania morzem zostały zatem zmarnowane, minęły i przepadły prawie bezowocnie w poszukiwaniach za właściwem rozwiązaniem problemu morskiego. Niemcy w tym czasie przyglądały się naszej gospodarce na wybrzeżu z lekceważeniem i ironją, starając się wykorzystać każdy nasz niezręczny krok, aby rzucić w świat niekorzystne dla nas pogłoski, że Polska z morzem rady sobie dać nie potrafi.

Zrozumiano wreszcie, że Gdańsk nie może być jedynym punktem oparcia na Bałtyku chociażby dlatego, że nie zdoła zaspokoić potrzeb trzydziestokilku miljonowego narodu. Zdecydowano wobec tego budowę drugiego portu w Gdyni, lecz roboty posuwały się początkowo żółwim krokiem, i były prowadzone nieodpowiednio, podczas gdy stan finansowy państwa coraz bardziej się pogarszał i w związku z tem poczęły się nastręczać coraz większe trudności. Cudzoziemskie statki, przychodzące do nas, widziały pustkę i brak twórczości nad morzem, z czego niewątpliwie wyciagnięto nieprzychylne dla nas wnioski.

Tak wyglądał pierwszy okres naszej gospodarki na morzu; były to bezspzecznie lata chude.

Po tym okresie przyszło siedem lat tłustych. Znaleźli się ludzie,rzec można opatrznościowi, którzy z całem zrozumieniem istoty rzeczy i zapałem zabrali się do dzieła.

Na miejscu małej wioski wzniesiono zbiororowym wysiłkiem całego Narodu, potężny port i miasto. Gdynia, to oczko w głowie każdego prawego obywatela Rzeczypospolitej, stała się w krótkim czasie najpotężniejszym czynnikiem polskiej ekspansji gospodarczej, a równocześnie najżywotniejszym portem na Bałtyku, zainteresowała sobą w wielkiej mierze cały świat cywilizowany. Niema już dziś mapy morskiej, na której by nie było Gdyni. Tak samo twierdzić można śmiało, że niema już dziś eksportera o którego uszy nie obiłoby się słowo „Gdynia". Prawie cały świat korzysta pośrednio lub bezpośrednio, w większej lub mniejszej mierze, z Gdyni, ale również i Polska korzysta przez Gdynię z dostępu na cały świat.

Konkretnych i realnych korzyści, które daje Gdynia dla gospodarstwa naszego, nikt negować nie może.

W polskim porcie mają oparcie floty, handlowa i wojenna, pierwsza rozwozi po całym świecie nasz węgiel, naftę, cukier, zboże i tkaniny, druga reprezentuje państwo nazewnątrz oraz osłania flotę handlową i dostęp do morza przed ewent. zakusami,

Flota handlowa wzrosła jak na drożdżach, dumni możemy być z tego. Handel zamorski rozwija się pomyślnie — świadczą o tem najlepiej nasze obroty. Również dużo zrobiono już dla rybołóstwa. Wogóle w każdej dziedzinie związanej z morzem przejawia się aktywna praca oraz jej realne wyniki.

Każdy rozumie, że w takiem samem tempie rozbudowa floty wojennej, szczególnie w naszych ciężkich warunkach, postępować nie może w trybie normalnym. Są to kwestje, które wymagają dużo pieniędzy i czasu, które muszą być dobrze przemyślane i precyzyjnie wykonane. Nie mniej jednak przyznać też trzeba, że jesteśmy pod tym względem jeszcze bardzo daleko od tego, czego nam koniecznie potrzeba. Nasza flota wojenna jest stanowczo za mała.

Modnem stało się nasze hasło „nie damy naszego Pomorza, bronić je będziemy do ostatniej kropli krwi"; zauważyć tu należy, że nie będzie potrzeby bronienia, jeżeli nie dopuścimy do napaści, a do napaści nie dopuścimy, skoro będziemy mieli siłę. Dziś siły tej jeszcze nie mamy, trzeba ją dopiero rozwijać i to koniecznie — musimy budować okręty wojenne. Okręt wojenny jest rzeczą kosztowną, ale nie mniej skuteczną bronią, nie tylko w czasie wojny, ale także w czasie pokoju. Flota wojenna jest narzędziem polityki morskiej. Udawadniać nie trzeba, że stosunek tych dwóch czynników do siebie — polityki i floty wojennej jest matematycznie wprost proporcjonalny, że powodzenia tych czy innych poczynań na gruncie międzynarodowym będziemy mogli być pewni, gdy będą one poparte argumentem dość przekonywującym, jakim jest siła.

Twórzmy zatem tę siłę, budujmy okręty wojenne, gdyż tylko przy ich pomocy ugruntujemy i utrwalimy mocarstwowość Polski.

Światła i cienie polskiej żeglugi handlowej

Żegluga handlowa jest niewątpliwie najmłodszym warsztatem naszej pracy narodowej. Warsztat ten silnie związany z własną organizacją państwową, nie istniał tak długo, jak długo nie była odbudowaną nasza struktura państwowa. Ponieważ zaś chwila rozbiorów przypadła na czas zaledwie tworzącej się floty handlowej w nowoczesnem tego słowa znaczeniu, nie mieliśmy również żadnych wspomnień ani tradycyj w tej dziedzinie pracy narodowej. O ile chodzi o zainteresowanie jednostek, to niewątpliwie wcale pokaźny odsetek Polaków zajmował rozmaite stanowiska we flotach wojennych państw zaborczych — nielicznymi byli jednak ci, którzy pracowali w marynarce handlowej, i którzy następnie wnieśli do naszej młodej floty swój cenny kapitał fachowości i doświadczenia.

Ta zasadnicza podstawa problemu naszej floty handlowej jest szczególnie ważną, a konsekwencje, które z niej wynikają, można częściowo zakwalifikować w sposób dodatni, a częściowo i w sposób ujemny. Dodatnim niewątpliwie skutkiem faktu, że dopiero w roku 1920, a ściśle mówiąc w roku 1927 stanęliśmy w rzędzie państw uprawiających żeglugę handlową, jest możność wykorzystania wszelkich doświadczeń tych narodów, które oddawna prowadzą statki pod swoją banderą po wielkich szlakach mórz i oceanów. Dodatnią również konsekwencją jest fakt, że w porówaniu z innemi państwami, flota nasza nie jest jeszcze tak przestarzałą, ażebyśmy byli zmuszeni w zupełności wyrzec się części posiadanego tonażu. W naszych stosunkach tylko s/s „Warta", należący do Żeglugi Polskiej znajduje się w takich warunkach technicznych, które uniemożliwiają jego eksploatację. Natomiast inne jednostki, szczególnie nabyte ostatnio, mają przed sobą niewątpliwie daleką jeszcze przyszłość, mimo, że tempo modernizacji statków handlowych przybrało w ostatnich czasach niezmiernie na sile i mimo, że wszystkie bandery w wyścigu konkurencyjnym starają się przez coraz to lepsze udoskonalenia techniczne uczynić eksploatację swych statków tańszą, a przez to i bardziej przystosowaną do wymogów kryzysu, srożącego się z całą siłą w morskiej żegludze handlowej.

O ile chodzi o strony ujemne, podkreślić przedewszystkiem należy stosunek nas samych do zagadnień naszej floty handlowej, który przybrał charakter bardziej uczuciowy niż realno-handlowy. Nie wspominając już o inicjatywie prywatnej, która w roku 1920 skończyła się dużem fiaskiem w pierwszych poczynaniach budowy polskiej floty handlowej — nadmienić wypada, że w roku 1926, gdy Rząd z całem zrozumieniem ważności tego zagadnienia, przyjął na siebie ciężki obowiązek położenia realnych podwalin pod naszą flotę handlową, społeczeństwo polskie umiało tylko cieszyć się wiadomościami o każdym nowonabytym statku, witać z całą serdecznością mundur polskiego marynarza, upajać się pięknymi frazesami przy sposobności przejazdu na polskich statkach — ale nie umiało podejść do tego zagadnienia w sposób rzeczowy, rozumowy i handlowy. Kupiec polski w małej tylko mierze, lub w nielicznych tylko wyjątkach, starał się wozić eksportowany lub importowany przez siebie towar na polskich statkach. Modernistycznie pojęty handel zamorski znajduje się u nas dopiero w początkach swojego rozwoju a przecież tylko ten handel zorganizowany na modłę zagraniczną, może torować drogi dla polskiej bandery, sprzedając towar z dostawą do zagranicznego portu przeznaczenia czyli c. i. f. i mając temsamem możność dyrygowania go polskim statkiem. Równocześnie, o ile chodzi o zagadnienie pracy w polskiej marynarce handlowej, popełniliśmy ten sam błąd, albowiem w uniesieniu nad nowo tworzącym się warsztatem pracy narodowej, zapomnieliśmy znowu o odwrotnej stronie tego zagadnienia i nie przygotowaliśmy naszego młodego pokolenia marynarzy na takie czasy jak obecne, w których państwa uprawiające żeglugę wzajemnie się licytują w kierunku obniżania płac załóg, przedłużania czasu pracy, zmniejszania urlopów, skreślania nadgodzin i. t. d. Dlatego też młodzi nasi marynarze i oficerowie wyrośli poniekąd w atmosferze cieplarnianej, w atmosferze serdecznej opieki, podobnej do tej, jaką otacza matka swoje ukochane dziecko. Niewątpliwie jest to objaw piękny i chwytający za serce, ale jakżeż mało hartujący wolę i siły na walkę z twardem życiem. Niestety to zetknięcie z twardą rzeczywtstością nastąpiło wcześniej, aniżeliśmy się tego spodziewali. Przeżywając bowiem wszystkie skutki kryzysu w światowej żegludze morskiej, musieliśmy również nietylko wstrzymać tempo rozwoju naszej floty handlowej, lecz nawet i unieruchomić pewną część naszych statków, których eksploatacja ze względów niżej podanych przynosi tylko duże deficyty. W tym stanie rzeczy młodzi nasi marynarze i oficerowie są częściowo bez pracy, a nie przygotowani na to w trakcie swych studjów, czują się rozgoryczeni i niejednokrotnie rzucają ciężkie oskarżenie pod adresem Rządu, który jako najpoważniejszy armator w Polsce, jest zarazem decydującym czynnikiem istnienia i rozwoju naszej floty handlowej.

Drugim faktem, który należy podkreślić z całą wyrazistością, jest okres powstania naszej marynarki handlowej, przypadający właśnie na początek światowego kryzysu w żegludze morskiej. Mając mało indywidualnych doświadczeń, posiadając przeważnie statki nie nowozbudowane i najbardziej modernistyczne, lecz kupione w dość trudnych warunkach budżetowych naszego państwa, a więc siłą rzeczy statki starsze — i obsadzając je elementem marynarskim niejednokrotnie pełnym zapału a nawet i ideowo myślącym, ale jak to już wyżej zaznaczyliśmy, nie przygotowanym do ciężkich zmagań ze skutkami kryzysu — stanęliśmy w rzędzie państw oddawna uprawiających żeglugę handlową i to stanęliśmy jako konkurenci, jako ci młodzi, którzy przychodzą wydzierać zarobek starym armatorom, uprawiającym swój zawód od wieków, uważani przez nich za intruzów i za konkurentów, ktorych należy bezwzględnie zwalczać. Jednakże mimo tych trudności, mimo tych zasadniczych braków, z jakiemi stanęliśmy do walki konkurencyjnej, potrafiliśmy wywalczyć sobie należne nam miejsce, zorganizowaliśmy linje regularne do Londynu i Hull, do Antwerpji i Rotterdamu, do Tallina i Helsingforsu a nawet i do Ameryki — mimo wszelkich wysiłków, na linjach tych nietylko się utrzymujemy, ale i nawet osiągamy pewne sukcesy, wzmagamy częstotliwość podróży, udoskonalamy ich punktualność i coraz bardziej kładziemy realne podwaliny pod ich rentowność.

Są to rezultaty bardzo poważne, jeżeli chociaż ogólnikowo tylko wspomni się o obecnym kryzysie w żegludze światowej. Kryzys ten wywołany został z jednej strony niezmiernym wzrostem tonażu światowego, który z 39 miljonów ton przed wojną, mówiąc liczbami okrągłemi, wzrósł do przeszło 70 miljonów ton z końcem roku 1932, a z drugiej

strony gwałtownem skurczeniem się obrotów handlowych powstałym na skutek polityki barjer celnych, oraz tych wielu utrudnień, które we wszystkich państwach czyni się obecnie przedwojennej swobodnej wymianie ludzi, towarów i pieniędzy. W konsekwencji tego transporty morskie spadły o 55% w porównaniu z przed wojną, pociągając za sobą gwałtowną obniżkę frachtów morskich, wyrażającą się w 27% w porównaniu z rokiem 1913 i to zniżkę obliczoną we wartości złota a nie w nominalnej wartości dolara lub funta. Ten ostatni spowodował unieruchomienie około 21% ogólnego tonażu światowego. Największe nawet przedsiębiorstwa żeglugowe, posiadające doskonałą organizację i wiekową tradycję, zmuszone były unieruchomić wielką część swych statków a zwłaszcza takich, które jako przestarzałe w swej konstrukcji, nie mogą wytrzymać konkurencji ze statkami nowoczesnemi, bardzo oszczędnymi w zużywaniu zapasów paliwa, wymagającymi mniejszej obsługi itd. W każdym porcie europejskim i pozaeuropejskim widzimy cmentarzyska okrętów, wśród których największem jest może Antwerpja.

Cmentarzyska te składają się głównie z t. zw. trampów, czyli ze statków uprawiających żeglugę nieregularną a płynących dorywczo w rozmaitych kierunkach, zależnie od zdobytego przez armatora frachtu. O ile bowiem na linjach regularnych walka konkurencyjna jest o tyle zmniejszona, że pomiędzy konkurencyjnemi linjami istnieją jawne lub ciche porozumienia, stępiające ostrza tej walki — to trampy zależne są jedynie od sytuacji na rynku frachtowym i dlatego też w najostrzejszy sposób odczuwają każdą fluktuację cen tego rynku. W stosunku do nich przemawia rzeczywistość najdonioślejszym głosem skazując je na przywiązanie, o ile nie mogą przywieźć towaru po tej samej cenie, po jakiej może je przewieźć inny statek, chociażby pod obcą banderą pozostający.

Żelazna siła tych faktów musiała zaciążyć również i nad naszą flotą handlową. Utrzymujemy wprawdzie, a nawet i rozwijamy, jak to wspomnieliśmy wyżej, nasze linje regularne — ale nie możemy się przeciwstawić konsekwencjom kryzysu, odbijającym się na trampach. W stosunku bowiem do tych ostatnich istnieje tylko jedna alternatywa: albo uruchamiać je ze względów ideowych, państwowo-prestiżowych, a więc ambicjonalnych i dokładać corocznie setki tysięcy złotych do ich eksploatacji — albo też przystosować się do warunków konkurencyjnych, a co za tem idzie, obniżyć płace załóg (kapitanów, oficerów i marynarzy) bardzo wydatnie aż do poziomu płac panujących wśród większości innych bander.

Na piewszą alternatywę nie pozwalają względy budżetowe, a na drugą nie chcą się zgodzić członkowie załóg. Czy więc ma powstać błędne koło, z którego jedynem wyjściem byłaby poprawa sytuacji na rynku frachtów morskich?

Byłoby to zaprzeczeniem tego zapału, z którym wzięliśmy się do tworzenia własnej floty handlowej — byłoby to świadectwem ubóstwa, wystawionem naszej tężyźnie gospodarczej, którą objawiamy tak skutecznie na innych polach. Raczej powinniśmy pamiętać o przysłowiu łacińskiem, które głosi, że „jedyną nadzieją pognębionych jest nie spodziewać się żadnego zbawienia" i dokonać szeregu ofiar, ażeby nie dopuścić do dalszego unieruchamiania naszych trampów. Ofiary te są konieczne ze wszystkich stron — ze strony Rządu, który winien mimo wszelkich trudności, spowodowanych oszczędnościami budżetowemi, znaleźć koniecznie środki na przyjęcie z pomocą naszej żegludze, ze strony armatorów, którzy powinni jak najmniej obciążyć koszty eksploatacji trampów ogólnemi kosztami handlowemi, jakoteż i ze strony załóg, którzy w imię utrzymania tego warsztatu pracy, tak bardzo ważnego dla naszego państwa, jak i stanowiącego przyszłość dla nich samych, winni zdobyć się na daleko idące ofiary ze swych dzisiejszych płac, które ciągle jeszcze znajdują się w rzędzie najwyższych z pośród wszystkich bander europejskich.

Ten wspólny wysiłek i ta wspólna gotowość do ofiar winna zastąpić dzisiejsze jałowe dyskusje i wzajemne oskarżania się, pojawiające się na łamach prasy, która również i ze swej strony winna traktować problemy polskiej floty handlowej dopiero po szczegółowem zapoznaniu się z faktycznym stanem rzeczy i w poczuciu tej pełni odpowiedzialności, jaką ponosi wobec społeczeństwa i zainteresowanych sfer. Ż. P.



Fot. Poddębski

Eksport materjałów drzewnych przez Gdynię

Powstała na terenie Gdyni z inicjatywy Lasów Państwowych Spółka pod nazwą „Paged", Polska Agencja Eksportu Drewna Sp. z o. p. — przyczyniła się decydująco do ekspedycji drewna przez Gdynię.

Spółka powstała formalnie z dniem 1. I. 1932 r., czynności rozpoczęła o parę miesięcy później, to jest dopiero w kwietniu roku ubiegłego.

Spółka posiada swój oddział w Gdańsku i własne place składowe w Gdyni i w Gdańsku ponad 100.000², na których można zmagagazynować kilkanaście tysięcy stds. materjałów drzewnych. Zdolność przeładunkowa tych placów wynosi przynajmniej 15.000 stds. miesięcznie.

Pozatem Spółka posiada w Gdańsku tartak, na krórym przecierane są bloki sliprowe przeznaczone na eksport.

Ostatnio „Paged" przystąpił do zakupu we własnym zakresie wszelkich ilości sliprów.

Ekspedycja transportu drewna eksportowego odbywa się do Anglji, Belgji, Francji, Holandji, Egiptu, Szwecji Południowej Afryki, Syrji, Palestyny i innych.

Rozwój młodej placówki dobitnie ilustruje poniżej podane zestawienie, ujmujące cyfrowe dane o przeładunku drewna przez port w Gdyni, a mianowicie:

Rok 1932				
I.	kwartał		—	
II.	„	ca	1.112.688	m³
III.	„	„	42.323.764	„
IV.	„	„	63.102.489	„
Rok 1933				
I.	kwartał	ca	45.958.018	m³
II.	„	„	96.408.968	„
	razem	ca	248.905.—	m³

Natomiast eksport drzewa wszystkich innych firm w tymże okresie wyniósł łącznie ca 83.041 m³.

Z zestawienia powyższego wynika wciąż wzrastająca ilość dokonywanego przez „Paged" przeładunku drewna przez Gdynię, przez co port ten nabiera dużego znaczenia dla eksportu drzewnego.

Udział „Pagedu" w ogólnej pracy portu bez względu na rodzaj eksportu czy importu poszczególnych artykułów zobrazowuje poniższe porównawcze zestawienie, a mianowicie:

1. Ilość robotniko - godzin w czerwcu 1933.

Wszystkie inne firmy	216.918	
„Paged"	62.937	
razem	279.855	

2. Koszty robocizny w czerwcu 1933.

Wszystkie inne firmy	249.634,68	zł.
„Paged"	74.997,12	zł.
razem	324.631,80	zł.

Jednakże brak odpowiednich placów składowych oraz odpowiednich urządzeń kolejowych — w wysokim stopniu utrudnia eksport drzewa. Jesteśmy jednak przekonani, że te niedomagania będą niebawem usunięte i korzyści z dalszego powiększenia eksportu drzewa przez Gdynię znajdą należyte zrozumienie u odnośnych czynników co do właściwego przystosowania portu do potrzeb przeładunku drzewa.

Ci, którzy w kilku latach postawili taki port, jakim jest Gdynia, niewątpliwie potrafią zaradzić tem bolączkom i niebawem ujrzymy, jak i eksport drzewa znajdzie w Gdyni normalne warunki pracy.

Gazownia w Gdyni



Wybudowana w roku 1931, jest pod względem technicznym jedną z najbardziej nowoczesnych w Europie.

Rozwój i działalność przemysłu bananowego w Gdyni

Banan w Polsce należał jeszcze niedawno temu do najdroższych owoców i był przystępny jedynie dla sfer zamożnych — szersze warstwy ludności znały go jedynie z wystaw sklepowych, reklam i obrazów. Dziś pod tym względem zaszły zmiany. Banan jest owocem dostępnym niemal dla każdego, dzięki własnym polskim dojrzewalniom bananów, na czele których bezprzecznie stoi firma **„Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami w Gdyni“.**

Jakkolwiek od czasów wprowadzenia na rynek polski bananów z własnych dojrzewalni upłynęło kilka miesięcy, nowa ta gałęź przemysłu interesuje ciągle jeszcze całe społeczeństwo i jest zawsze aktualna.

Jak już zaznaczyliśmy główną rolę w tej dziedzinie odgrywa **„Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami w Gdyni“,** dlatego też zwróciliśmy się do Dyrektora tej placówki, pana płk. Stefana Jordana z prośbą o zaznajomienie nas z działalnością firmy i rozwojem tego nowego przedsiębiorstwa na terenie polskiego wybrzeża. Dzięki uprzejmości pana płk. Jordana zdołaliśmy zapoznać się z całokształtem organizacji pracy dojrzewalni bananów w porcie gdyńskim. Zwiedziliśmy najzupełniej nowocześnie urządzone hale oraz kabiny dojrzewalni, w których odbywa się całkowity proces dojrzewania różnych gatunków bananów.

Nie będziemy się rozwodzili nad samym procesem dojrzewania, gdyż sprawy te są już dziś w Polsce dokładnie znane, przejdziemy odrazu do działalności przedsiębiorstwa.

„Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami w Gdyni“ jednoczy 30-tu najpoważniejszych udziałowców z tej branży i jest największem tego rodzaju przedsiębiorstwem w Polsce. Dojrzewalnia Towarzystwa mieści się w porcie i jest przystosowana do przyjmowania wielkich transportów w ilości 70 ton tygodniowo. Szybki rozwój przedsiębiorstwa wymaga jednak przystąpienia do budowy własnego budynku na terenie portu, w którym będzie się znajdowała dojrzewalnia mogąca przyjąć tygodniowo do 20 wagonów bananów.

Uruchomienie tego wielkiego przedsiębiorstwa jest znamiennem wydarzeniem w dziedzinie handlu bananami w kraju i jednocześnie jest znów dalszym krokiem naprzód do zmniejszenia bezrobocia na wybrzeżu, co ocenią niezawodnie zarówno sfery miarodajne, jak i całe społeczeństwo. Słuszne więc stanowisko zajęła Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, uważając za wskazane udzielenie **„Polskiemu Towarzystwu dla Handlu Bananami“** 70% całego kontyngentu, ze względu na poczynione wysokie wydatki inwestycyjne i przedwstępną organizację w związku z rozbudową dojrzewalni.

Wszystkie transporty dla **„Polskiego Towarzystwa dla Handlu Bananami“** przychodzą narazie do Gdyni na stalkach holenderskich zakontraktowanych przez Polską Agencję Morską, gdyż jak dotąd Polska nie posiada odpowiednich statków do przewozu bananów. Z początkiem 1934 roku wszystkie transporty dla Towarzystwa będą przychodziły już pod polską banderą.

Importowane do Polski banany otrzymuje Gdynia bezpośrednio z Anglji, gdzie przysłane są z Jamaici, Hondurasu i Nikaraguy. Pierwszy transport wyszedł z dojrzewalni **„Polskiego Towarzystwa dla Handlu Bananami w Gdyni“** w dniu 3 kwietnia br. Jako wielką zasługę w dziedzinie handlu południowymi owocami należy przypisać Towarzystwu to, że przełamało wygórowaną cenę bananów, które do niedawna płacono po 6.50 do 7 zł. za kg. Z chwilą wyjścia na rynek bananów dojrzewalni **„Polskiego Towarzystwa dla Handlu Bananami“,** cena spadła o 50% t. j. do 3.50 Zł, za kg. w detalu.

Towarzystwo pracuje jak wynika z informacyj udzielonych nam przez pana płk. Jordana na poważnych podstawach, opierając się wyłącznie na kapitale polskim, inne bowiem firmy z tej dziedziny, bezporównania zresztą mniejsze, operują kapitałami zagranicznymi.

Jak wielkie zainteresowanie wzbudza ta placówka w Polsce świadczy to, że zwiedzili ją ostatnio podczas pobytu w Gdyni pp: Premjer Jędrzejewicz, Minister Handlu i Przemysłu Dr. Zarzycki i Wice Minister Lechnicki w towarzystwie wyższych urzędników państwowych.

C. L. R.

Działalność i rozwój Komunalnej Kasy Oszczędności miasta Gdyni

Miniony rok sprawozdawczy upłynął wśród dalszego zaostrzającego się przesilenia gospodarczego. Polska jako kraj wybitnie rolniczy, jest uboga we własne kapitały. Proces kapitalizacji, który u nas rozwijał się wolno, został obecnie zahamowany i staliśmy się świadkami procesu odwrotnego — ubożenia szerokich warstw społeczeństwa — wyrażającego się zmniejszeniem wkładów oszczędnościowych.

Zarząd Kasy cały swój wysiłek skierował na płaszczyznę utrzymania płynności Kasy, bo przez nią zdobywa się tylko zaufanie społeczeństwa.

Wkłady oszczędnościowe. Stan wkładów oszczędnościowych wynosił w dniu 31 grudnia 1931 roku 2914 książeczek oszczędnościowych na sumę zł. 2.866.542.71, w dniu 31 grudnia 1932 r. 3981 książeczek oszczędnościowych na sumę złotych 2.421.627.74. W roku sprawozdawczym przybyło 1067 książeczek oszczędnościowych wkładów natomiast ubyło zł. 444.924.97. Przeciętnie przypada na jedną książeczkę oszczędnościową kwota 608.— zł. Ubytek wkładów jaki się zaznaczył w roku sprawozdawczym, jest niewątpliwie spowodowany przeciągającem się przesileniem gospodarczem. W wyniku tego wielu posiadaczy oszczędności zebranych w czasie dobrej konjunktury gospodarczej, wycofało je na cele konsumcyjne i celem podtrzymania zagrożonych warsztatów pracy, a najczęściej dokańczania rozpoczętycb budowli. Znaczny wzrost książeczek oszczędnościowych wskazuje, że ilość oszczędzających drobne kwoty stale wzrasta. Fakt ten dobitnie świadczy, że Kasa w tak krytycznym czasokresie, jakim był okres roku sprawozdawczego wykazała nadzwyczajną sprawność w opanowaniu sytuacji na lokalnym rynku pieniężnym, ugruntowując ostatecznie zaufanie szerokich warstw społeczeństwa do propagandowanej przez siebie oszczędności.

Dzięki wielkiej ostrożności stosowanej przez Zarząd Kasy, uniknęła ta instytucja wiele nieprzyjemności z powodu niesumienności klijentów. Nieznaczna ilość zaskarżonych i zaprotestowanych weksli najlepiej o tem świadczy.

Kredyt wekslowy: W roku sprawozdawczym zdyskontowano 16.660 weksli na zł. 19.217.668.—.

Pożyczki terminowe pod zastaw papierów wartościowych i innych wartości. W roku 1932 udzielono 330 pożyczek na 595.411.—. zł.

Pożyczki hipoteczne w roku sprawozdawczym 10 pożyczek na zł. 276.299.51.

Udział poszczególnych gałęzi gospospodarczych w kredycie wekslowym:

1. Przemysł i budownictwa	2 702	—	792 281.—	zł.
2. Rzemiosło	1 812	—	557 411.—	„
3. Handel	5 236	—	2 299 340.—	„
4. Rolnictwo	233	—	79 966.—	„
5. Rybacy	15	—	10 500.—	„
6. Innne zawody	4 914	—	1 516 215.—	„
7. Instytucje komunalne	690	—	11 964 964.—	„

Majątek Kasy uległ nastęgującym zmianom: Fundusz zasobowy wzrósł o zł. 78.333.46 i wynosi w chwili obecnej 300.000.— zł. Kapitał zakładowy 250.000.— zł.

Reasumując powyżej przytoczone szczegóły z działalności Kasy, w roku sprawozdawczym, widzimy, że mimo ostrego przesilenia gospodarczego i związanego z niem zamarcia życia handlowego i przemysłowego Instytucja ta zrobiła wielki krok naprzód w swym rozwoju ugruntowując swój postęp na silnych i trwałych podstawach.



Dyrektor Kom. Kasy Oszczędności m. Gdyni
Franciszek Linke

Działalność i rozwój „Gdyniki"

Przez powstanie firmy „Gdynika" (Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o. Insurance Brokers Ltd. Gdynia) zapełniona została luka, jaka dotychczas istniała w organizacji instytucyj pomocniczych portu Gdyńskiego.

„Gdynika" jest jedynym maklerem ubezpieczeniowym na terenie Gdyni, a jedyną polską firmą tego rodzaju w Gdańsku. Istnieją tu wprawdzie poszczególne osoby, które same siebie nazywają maklerami asekuracyjnymi, są one jednak tylko ajentami poszczególnych towarzystw ubezpieczeń.

Różnica pomiędzy maklerem a ajentem ubezpieczeniowym jest zasadnicza, makler jest pośrednikiem pomiędzy klijentem a towarzystwem ubezpieczeń i obrońcą oraz doradcą fachowym klijenta, zarówno przy zawieraniu ubezpieczenia, jak też przy rozwikłaniu szkód. Ajent natomiast jest mężem zaufania towarzystw ubezpieczeń i jego zadaniem jest obrona iuteresów tego towarzystwa, w którego imieniu ubezpieczenia zawiera.

Dowodem tego, jak potrzebne było powstanie firmy maklerki asekuracyjnej na terenie Gdyni, jest fakt świetnego rozwoju firmy „Gdynika". Jest to zresztą rzeczą zupełnie naturalną. Dziedzina asekuracyj morskich jest niestety ogółowi bardzo mało znana, z drugiej zaś strony jest ona tak skomplikowana, że poszczególna osoba lub firma nie może jej znać we wszystkich szczegółach, a chcąc zawrzeć jakieś ubiezpieczenie musi mieć jakiegoś zaufanego doradcę fachowca, któremu może powierzyć prowadzenie swych interesów ubezpieczeniowych.

Takim zaufanym doradcą w sprawach ubezpieczeniowych jest właśnie makler asekuracyjny.

„Gdynika" istnieje zaledwie rok, a mimo to zdołała sobie już wyrobić taką opinję, że klijentela jej z każdym dniem wzrasta. Obecnie roczny zbiór premij od ubezpieczeń zawartych przez „Gdynikę" wynosi już około 1.500.000 złotych. Ilość wystawianych rocznych polis wynosi około 3.000.

„Gdynika" ma swoją główną siedzibę w Gdyni, a pozatem posiada oddziały w Gdańsku i w Warszawie.

Jest ona zaufanym maklerem Ubezpieczeniowym Urzędu Morskiego, Zeglugi Polskiej S. A., Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego S. A., Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego, American Scantic Line S. A. w Polsce, Polskiej Agencji Morskiej Sp. z o. o., Warszawskiego Towarzystwa Transportowego, Towarzystwa Ekspedycyjnego „Warta", Polskiego Tow. Naftowego w Gdańsku, Stoczni Gdańskiej, poszczególnych importerów owoców południowych i wielu innych poważnych instytucyj i firm.

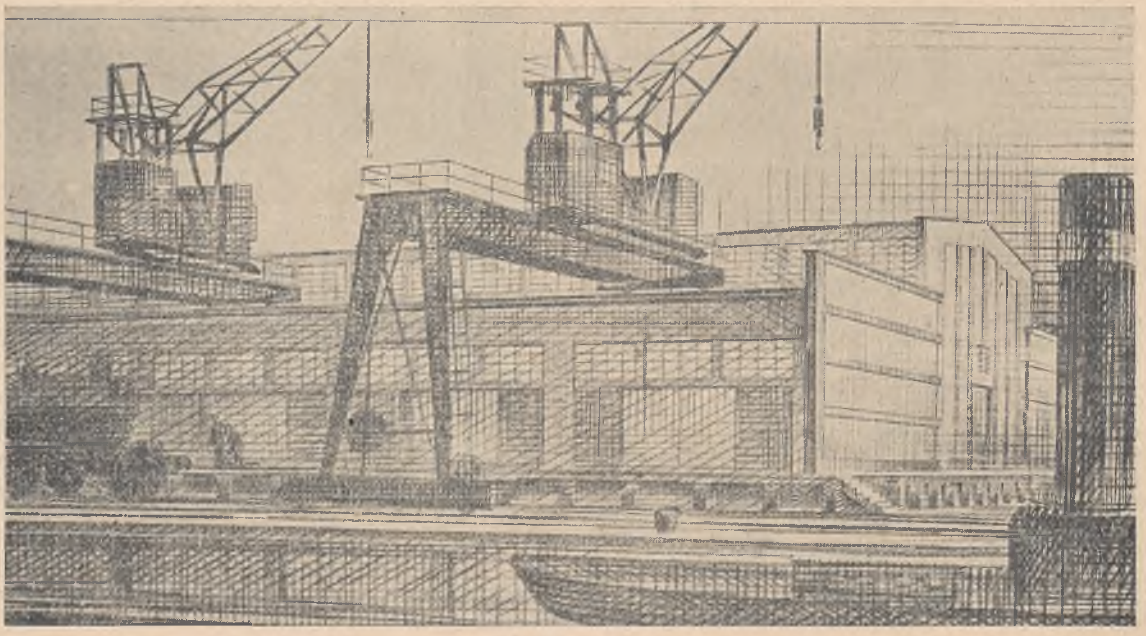
T. B.

Eksport cukru przez Gdynię

Z uwagi na duże znaczenie, jakie posiada dla rolnictwa możność plantowania buraków cukrowych, polski przemysł cukrowniczy nie ogranicza swej produkcji cukru jedynie do ilości, jakie potrzebne są dla pokrycia zapotrzebowania rynku krajowego, lecz ponadto rok rocznie wysyła nadwyżkę produkcji na rynki zagraniczne, i to głównie do Anglji i Holandji, a w ostatnich latach w coraz większej mierze pokrywał zapotrzebowania krajów bałtyckich, będących z racji położenia geograficznego naszym naturalnym rynkiem zbytu. Transporty eksportowe są z małymi wyjątkami kierowane na drogę morską i dawniej przechodziły one przedewszystkiem przez Gdańsk, częściowo także przez Szczecin i Hamburg.

Z chwilą powstania portu w Gdyni cukrownictwo postawiło sobie za cel, by stworzyć w naszym własnym porcie główny punkt oparcia dla transportów eksportowych cukuru i w tej mierze uniezależnić się od obcych czynników. W tym celu zawarto w 1929 r. z Ministerstwem Przemysłu i Handlu umowę, na zasadzie której cukrownictwo otrzymało odpowiednie place w porcie w Gdyni pod budowę magazynów. Cukrownie zachodnio-polskie, które wykonują główną część eksportu, stworzyły osobną spółkę pod firmą „Cukroport" Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni Sp. z o. p. w Poznaniu, której są udziałowcami, a która ma za zadanie budowę i eksploatację magazynów portowych.

W 1930 r. wybudwano pierwszy magazyn o długości 150 m i szerokości 50 m, ktory przy powierzchni używalnej 7,500 m² może pomieścić do 26.000 ton cukru. Magazyn ten wykończony w październiku 1930 r., już był wykorzystany przy eksporcie cukru z kampanji 1930/31. W następnym roku 1931 wybudowano w przedłużeniu pierwszego magazynu dalszy o powierzchni ca 4.850 m² i pojemności do 17.000 ton oraz trzeci magazyn



Nowy magazyn IV Cukroportu w Porcie w Gdyni

o powierzchni ca. 4.800m² i pojemności do 18.000 ton tak, że łącznie trzy te magazyny mogą pomieścić do 60.000 ton cukru. W bieżącym roku rozpoczęto budowę czwartego magazyuu, który ma stanąć w wolnej strefie portu i przewyższa rozmiarami znacznie poprzednie magazyny, mianowicie przy długości 200 m. i szerokości 50 m. da on powierzchnię używalną 10.000 m² i pomieszczenie dla ca. 35,000 ton. Magazyn ten będzie wykończony do grudnia b. r.

Mając do dyspozycji swoje magazyny oprócz dodatkowo jeszcze dzierżawionych — cukrownictwo mogło kierować transporty eksportowe cukru w coraz większej mierze przez Gdynię. Wykazują to najlepiej następujące cyfry:

w kampanji	wysłano przez Gdynię	czyli % całego eksportu
1928/29	21.000 ton	7%
1929/30	82.500 „	20%
1930/31	104.000 „	33%
1931/32	98.000 „	47%

W kampanji 1932/33 jak dotychczas wysłano przez Gdynie 72.000 ton cukru, co stanowi zarazem ponad 91% całego dotychczasowego eksportu, przyczem kilka tysięcy ton skierowano w początku kampanji przez Gdańsk. Z portów w Szczecinie i Hamburgu natomiast cukrownictwo polskie już od kilku lat nie korzysta zupełnie, osiągnąwszy w zupełności postawiony sobie cel — mianowicie stworzenie w Gdyni głównej podstawy dla transportów cukru polskiego, przeznaczonego na eksport.

„Pantarei" Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe S. A. i ich rola w organizacji ładunków zbiorowych

W chwili piętrzących się coraz bardziej trudności w obrocie międzynarodowym, problemy rozwoju portu są szczególnie skomplikowane i wielostronne. Walka bowiem wszystkich państw w kierunku rozwoju handlu zamorskiego, jako najmniej ograniczonego, przybrała rozmiary przedtem nieznane. Niema państwa, które nie rzuciłoby w tym kierunku arsenału wszelkich rozporządzalnych środków.

Poza nielicznemi sferami fachowemi, ogół jednak nie zdaje sobie jeszcze sprawy, że o rozwoju danego portu decyduje nietylko jego wyposażenie, wielkość i uprzemysłowienie zaplecza, ewtl. preferencje celne, relacje morskie, lecz głównie koszty przewozu tak morskiego jak i lądowego oraz przeładunku.

Przyjmując jednak pod uwagę, że stawki morskie są regulowane konferencjami, że taryfy kolejowe są przeważnie sztywne, rola portowego przedsiębiorstwa ekspedycyjnego nie może być w tym wypadku obojętną, gdyż jest ono potężnym narzędziem, które jednak może działać w nieodpowiednich rękach nie na korzyść, a na szkodę portu.

Umiejętne manipulacje taryfami zarówno morskiemi jak i kolejowemi, odpowiednie grupowanie i kompletowanie ładunków przy nadawaniu ich w różnych kierunkach, wydatnie obniżają koszty i umożliwiają doprowadzenie do skutku niejednej tranzakcji, która, biorąc za podstawę normalną kalkulację, czyni ją niemożliwą do realizowania.

Niestety nie każde przedsiębiorstwo, któe nosi nazwę ekspedycyjnego i ma swoją siedzibę w porcie, jest istotnie morskiem, a tembardziej międzynarodowem w całem tego słowa znaczeniu.

Dla zorganizowania ruchu zbiorowego potrzebna jest dobrze rozwinięta sieć odpowiedzialnych korespondentów i zastępców w kraju i zagranicą, spojona w jedną harmonijną całość, uwiązaną stałym nieprzerwalnym interesem.

Przy dorewczem bowiem, sporadycznym, wzajemnem zatrudnianiu się wymiana informacji i nagromadzony materjał, jest albo przestarzały albo bardzo wątpliwy pod względem jakości.

Dla tej organizacji port jest zawsze punktem rozdzielczym i nadawczym i przeto przedsiębiorstwo portowo-ekspedycyjne, mające w nim swoją siedzibę i pracujące dla reszty zespołu, musi być szczególnie dobrze wyposażone. A więc własne niezależne składy, umożliwiające zamagazynowanie ładunków we własnym zakresie kompletowanie ich przy równoczesnem przeprowadzaniu wszelkich manipulacji dla dalszego nadawania.

Wykształceni pracownicy o szerszych poglądach w ekspedycji międzynarodowej, doświadczeni taryfikatorzy i wreszcie finansowa zasobność przedsiebiorstwa i zaufanie w sferach kupieckich zamorskich, są niezbędnymi faktorami takiego przedsiębiorstwa, przy prowadzeniu transportów międzynarodowych na większą skalę.

Istnienie portu w Gdyni mierzy się dopiero kilku latami, i prawie równocześnie, między innemi, zostało zorganizowane odpowiednie przedsiębiorstwo portowe, w dodatku oparte wyłącznie o kapitały krajowe.

„PANTAREI" Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe S. A. zorganizowane w 1929 roku, są jedynem przedsiębiorstwem, które posiada swój niezależny rozładunkowy aparat, oraz własne składy wolne i celne dla zagrupowywania drobnicy, która zatem jest nadawaną w imporcie w ważniejszych kierunkach do kraju i zagranicę w wagonach zbiorowych oraz w eksporcie na t. zw. „durchfrachty" do wszystkich krajów zamorskich przy kalkulacji absolutnie bezkonkurencyjnej.

Gdyby więc sfery kupieckie i przemysłowe o swoim handlu zamorskim wytyczyły drogi ściślejszej współpracy z krajową większą ekspedycyjną placówką, przez częstą wymianę korespondencyjną wówczas napewno niejeden strumyk towarów wpłynąłby jeszcze do morza polskiego.



Foto „Mare Nostrum"

Swiątynia — pomnik nad Polskiem Morzem



Na samym szczycie Kamiennej Góry, tu gdzie dziś stoi krzyż królujac niejako nad Polskiem Morzem, portem i miastem, stanąć ma wspaniała Bazylika Morska, świątynia-pomnik, która będzie wyrazem naszej wdzięczności dla Opatrzności Bożej za odzyskaną niepodległość i połączenie z macierzą Morza Polskiego, a zarazem widomym znakiem polskiej tężyzny i niezachwianej woli bronienia do ostateczności tego skrawka Polskiego Morza.

Dla budującego się w zawrotnem tempie miasta świątynia taka jest tembardziej potrzebna, bo Gdynia jako jedyny port polski stała się temsamem Morską Stolicą Rzeczypospolitej. Inicjatywa budowania Bazyliki Morskiej odbiła się już szerokiem echem aż hen ku Tatrom, ku Wilnu i Ziemi Śląskiej, wszędzie znajdując życzliwe przyjęcie. Grunt pod budowę wspaniałomyślnie podarowało Pierwsze Polskie Towarzystwo Kąpieli Morskich w Gdyni. Projekt monumentalnej świątyni jest już zatwierdzony. Wierzymy, że całe społeczeństwo dopomoże gremjalnie do budowy kościoła, dając temsamem dowód swego przywiązania do sprawy narodowej i do wiary.

Składajcie ile kto może na pomnożenie chwały Bożej i wzmocnienie polskości na północnym szańcu Polski!

Gdy chodzi o zdrowie

Nadejdzie wreszcie chwila, kiedy ockniemy się na deptaczku jednego z krajowych uzdrowisk. Będziemy wówczas niewątpliwie przejęci naprawą naszego zdrowia po całorocznej pracy. Ze szczególną tedy gorliwością starać się będziemy o skrupulatne wykonywanie wskazań lekarskich. Picie wód, czy kąpiele zajmą najważniejsze miejsce w naszym dniu. Do ograniczeń zaś, zwykle niezbędnych przy kuracji, stosować się będziemy nietyle ochotnie, ile żarliwie z prawdziwem zrozumieniem ich znaczenia. W pewnych jednak wypadkach nasza najlepsza wola będzie wystawiona na groźne próby. Wyobraźmy sobie, mianowicie, że lekarz zalecił nam bądź poważne ograniczenie palenia na czas kuracji, bądź też całkowite powstrzymywanie się od spożycia tytoniu. Rozpocznie się wówczas dla nas prawdziwa udręka, zwielokrotniona przez widok kogokolwiek palącego papierosa. Znajdą się zapewne ludzie, którzy wobec tych mąk tantalowskich staną bezradni. Ale nie wszyscy.

Bardzo wiele osób wie o tem, że w licznych wypadkach można doskonale pogodzić jedno z drugiem, t. j. zastosować się do wskazania lekarskiego i jednocześnie palić papierosy. Mianowicie, trzeba tylko wiedzieć, że Polski Monopol Tytoniowy produkuje specjalne papierosy odnikotynowane. Ponieważ nikotyna będzie właśnie powodem, dla którego lekarz zalecił nam niepalenie papierosów, więc papierosy odnikotynowane w niczem nienaruszą wskazania lekarskiego.

Ponieważ omawiamy tutaj zagadnienie, związane z naszem zdrowiem, przeto odrazu wyjaśnić musimy, że odnikotynowanie papierosów w fabrykach Polskiego Monopolu Tytoniowego nie odbywa się bynajmniej w drodze mechanicznej, notabene bardzo zawodnej, lecz chemicznej. Droga mechaniczna, to watki i filtry, które w minimalnym tylko procencie redukują zawartość nikotyny w tytoniu. Podobne zastrzyki do papierosów są tylko nieudolną próbą chemicznej redukcji nikotyny. Jedynie więc tylko zabiegi chemiczne w fabrykach Polskiego Monopolu Tytoniowego dają nam gwarancję starannego odnikotynowania papierosów. Jest to okoliczność ważna — powtarzamy, zwłaszcza dla osób, które mają się stosować do zaleceń lekarskich.

Popularne gatunki papierosów, jak „Ergo", „Egipskie" i „Egipskie Przednie" odnikotynowane znajdują się powszechnie w sprzedaży. Inne zaś gatunki trzeba zamawiać za pośrednictwem sprzedawców w Polskim Monopolu Tytoniowym, poczynając od ilości 500 sztuk. Różnica w cenie wynosi 1 grosz od papierosa.

Produkcja papierosów odnikotynowanych przez Polski Monopol Tytoniowy będzie w wielu wypadkach jedyną skuteczną ucieczką palacza, który wobec zalecenia lekarza będzie musiał unikać nikotyny.

K. M.

Część Urzędowa

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MIESIĄC CZERWIEC

I – UWAGI OGÓLNE

Ogólne obroty towarowe portu Gdyńskiego w czerwcu wynoszą 474.892 t. (wobec 489.519 t. w maju), nieznaczny spadek w stosunku do miesiąca poprzedniego spowodowany został zmniejszeniem wywozu.

Ruch statków utrzymywał się na poziomie poprzedniego miesiąca pod względem ilości statków, przyczem jednak wzrosła średnia pojemność statku z 710,9 nrt. w maju na 746.7 nrt. w czerwcu. Przybyło statków 381, (w maju 372) o pojemności 285.232 (w maju 262.957) nrt., wyszło 376 (w maju 375) statków o pojemności 280.127 (268.071) nrt. Jednocześnie wzrosła ilość statków przybywających i opuszczających port z ładunkiem. Stopień zatrudnienia statków w procentach wyraża się dla statków na wejściu 47,2%. Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Danja, Stany Zjednoczone, Norwegja, wykazuje ponowne wysunięcie się Polski na miejsce drugie.

Obroty towarowe zamorskie wyniosły 469.094 t. (w maju 481.874), z czego na przywóz wypada 72.834 t. (w maju 65.220 t.), na wywóz 396.260 t. (416.654 t.).

Zwiększenie przywozu spowodowane zostało w pierwszym rzędzie wzrostem przywozu następujących artykułów: fosforytów (3.150 t. w czerwcu wobec 1.520 t. w maju) nasion oleistych (4.646 t. wobec 2.086 t. rudy żelaznej (2310 t.), żelastwa (33.049 t. wobec 31.754) bawełny (10.882 t. wobec 6.173). Zmniejszenie się wywozu spowodował spadek wywozu drzewa (15.828 t.) wobec 31.666 t. i cukru (4,376 t. wobec 25.562 t). Inne pozycje nie uległy zmianie, a nawet częściowo wzrosły, jak np. wywóz węgla, którego w czerwcu wywieziono 336.723 t. (w maju 325.002 t).

Ruch pasażerski w związku z sezonem wycieczkowym wzrósł dość znacznie: przyjechały 1252 osoby (w maju 713) wyjechało 803 osób (w maju 348 osób).

Jeżeli porównamy ruch portowy i obroty towarowe portu w pierwszym półroczu 1933 z odpowiednim okresem roku ubiegłego to zauważymy znaczny wzrost zarówno pod względem ilości jako też i jakości towarów, przechodzących przez port w Gdyni.

Ruch portowy kształtował się następująco: ilość statków w I półroczu br. w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosła o 31,6% ogólna pojemność statków o 22,1%.

Ilość statków, które weszły do portu względnie opuściły port z ładunkiem wzrosła o 38.6%. Podobnie przedstawia się też sprawa obrotów towarowych; obroty ogólne portu wzrosły o 20.4%, obrót zamorski o 20.2%, przywóz w obrocie zamorskim o 198.1%, wywóz o 9.8%. Zmienił się również charakter obrotów portu Gdyńskiego podczas, gdy w I półroczu 1932 wywóz węgla w obrocie zamorskim wynosił 83.15% obrotów, to w I półroczu br. udział węgla w ogólnych obrotach wyraża się cyfrą 73,06% mimo to, że ilość wywiezionego węgla wzrosła z 1.812.612t. w I półroczu 1932 na 1.914.547 t. w br.

II. – RUCH STATKÓW (movement of ships)

	Przyszło statków (ships incoming)			Wyszło statków (ships outgoing)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (place occupied)
	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t.	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**46**	**19**	**45641**	**50**	**47**	**50.709**	**96.450**	**2**
W. M. Gdańsk	9	9	432	10	10	987	1.419	18
Anglja	8	4	11.552	10	8	13.673	25.225	8
Czechosłowacja	5	4	987	5	5	987	1.974	16
Danja	53	27	31.527	54	46	32.753	64.280	4
Estonja	7	2	3.392	7	7	2.296	5.688	13
Finlandja	16	8	14.286	14	10	13.585	27.871	7
Francja	2	1	1.831	2	1	1.831	3.662	14
Grecja	3	—	7.541	4	4	9.799	17.340	9
Holandja	24	21	6.084	24	11	6.131	12.215	10
Litwa	2	—	977	2	2	977	1.954	17
Łotwa	4	1	3.686	3	3	2.381	6.067	12
Niemcy	72	34	46.387	65	37	41.347	87.734	3
Norwegja	20	10	17.429	18	16	14.214	31.643	6
Panama	2	—	5.518	2	2	5.518	11.036	11
Rumunja	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	6	4	19.103	6	3	19.103	38.206	5
Szwecja	101	36	65.926	100	82	63.736	129.662	1
Włochy	1	—	2.933	—	—	—	2.933	15
RAZEM:	381	180	285.232	376	294	280.127	565.359	—
miesiąc poprzedni:	372	166	262.957	375	287	268.071	531.028	—
ten sam miesiąc r. 1932	291	95	216.400	300	237	230.868	447.268	—
Od początku roku 1933	1.970	866	1.484.287	1.948	1.495	1.480.729	2.965,016	—
Od początku roku 1932	1.497	443	1.208.308	1.488	1.261	1.219.432	2.427,740	—

UWAGI: *a)* średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu: 746.7 nrt; *b)* średnia ilość statków, przebywających. jednocześnie w porcie: 42; *c)* średni postój statku: 65·8 godzin.

III. — OBRÓT TOWARÓW
(goods turnover)
(ton)

1. — Obrót zamorski (overseas traffic)

A. — Przywóz (imports)

			Czerwiec (June)	*Maj* (Maj)	*Od początku roku* (January-June)
Cały przywóz			**72.833.5**	**65.219·8**	**360.824·—**
I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:			**4.455·7**	**11.813·—**	**69·825·6**
poz. tar. cel.					
1/1c	— **Kukurydza** (maize)		—	**80·9**	**1.100·5**
		Afryka	—	—	232·9
		Holandja	—	80·9	554.9
		Stany Zjedn. Am.	—	—	312·7
2/1	— **Ryż surowy** (rice)		**5·—**	**8.177·2**	**30.537·6**
		Hiszpanja	—	100·—	100·—
		Holandja	5·—	—	5·—
		Indje Brytyjskie	—	8.077·2	25.552·4
		Siam	—	—	4·880·2
3/1	— **Mąka** (wszelka) (flour)		**2·—**	**30·7**	**39·5**
		Holandja	1·5	—	1·5
		Niemcy	0·5	25·7	27·—
		Stany Zjedn. Am.	—	5·—	11·—
3/2	— **Kasza** (grits)		**1·1**	**10·—**	**42·6**
		Belgja	—	—	5·—
		Francja	1·1	—	12·1
		Niemcy	—	10·—	25·5
3/3	— **Słód** (malt)		—	—	**0·8**
		Anglja	—	—	0·8
4/1	— **Krochmal** (starch)		—	**27·4**	**39·4**
		Belgja	—	17.4	17·4
		Holandja	—	—	5·8
		Niemcy	—	10·—	16·2
5/1 b	— **Warzywa** (wegetables)		**3·—**	**1·4**	**6·2**
		Danja	—	—	1·8
		Holandja	3·—	0·3	3·3
		Niemcy	—	1·1	1·1
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)		**2.192·5**	**2032·9**	**14.180·1**
		Anglja	—	25·3	25·4
		Danja	31·3	89·2	318·—
		Hiszpanja	—	133·3	1.432·9
		Holandja	35·1	138·7	263·3
		Honduras	1·2	10·4	70·5
		Indje Holenderskie	355·2	—	391·2
		Jamajka	—	87·5	96·8
		Niemcy	1·1	7·2	13·8
		Palestyna	—	—	435·4
		Stany Zjedn. Am.	3·4	34·3	2.213·5
		Włochy	1.765·2	1.507·—	8.919·3
7/1	— **Owoce suszone** (dried fruits)		**349·3**	**256.1**	**2.710·5**
		Anglja	—	0·7	8·3
		Grecja	25·—	12·5	11·0—
		Hiszpanja	5·8	—	5·8
		Niemcy	—	0·2	0·2
		Stany Zjedn. Am.	313,5	242·7	2.576·2
		Włochy	5·—	—	10·—
12/1-2	— **Orzechy i migdały** (nuts et almonds)		**7·5**	**2·9**	**818·1**
		Afryka	—	—	20·9
		Anglja	—	1·9	11·3
		Ceylon	—	—	10·1
		Francja	2·7	—	5·—
		Hiszpanja	—	—	5·—
		Holandja	—	—	13·6
		Indje Brytyjskie	—	—	550·4
		Indje Holenderskie	—	—	60·7
		Portugalja	4·8	—	4·8
		Persja	—	—	4·—
		Syrja	—	—	1·—
		Włochy	—	1·—	131·3

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)	—	—	**5.9**
	Stany Zjedn. Am. . .	—	—	5·9
15/3	— **Korzenie** (spices)	**39·6**	**38·4**	**335·5**
	Anglja	—	—	6·9
	Ceylon	—	—	15·—
	Egipt	0·5	—	0·5
	Francja	8·4	3·4	13·6
	Holandja	10·9	12·6	144·4
	Indje Brytyjskie . . .	5·7	—	26·2
	Indje Holenderskie . .	4·4	6·1	38·6
	Jawa	—	7·9	48·9
	Kuba	—	—	1·8
	Meksyk	—	2·5	2·5
	Niemcy	—	—	5·1
	Stany Zjedn. Am. . .	6·—	5·9	24·—
	Włochy	3.7	—	8·—
18/1	— **Kawa** (coffee)	**551·5**	**377.7**	**5.725·7**
	Afryka Brytyjska . .	—	—	21·1
	Anglja	4·8	54·4	164·3
	Belgja	—	4·1	22·5
	Brazylja	444·6	217·—	4.709·3
	Costa Rica	—	2·1	11·2
	Danja	—	2·6	2·6
	Finlandja	0·1	—	0·1
	Francja	13·7	5·3	19·9
	Guatemala	9·6	14·4	165·—
	Hawaj	—	—	2·—
	Holandja	42·4	55·2	277·7
	Indje Brytyjskie . . .	—	—	3·1
	Indje Holenderskie . .	8·1	8·6	193·8
	Kolumbja	—	7·1	28·1
	Meksyk	—	—	10·7
	Nicaragua	24·8	2·4	27·8
	Salwador	—	—	0·7
	Stany Zjedn. Am. . .	3·4	—	26·3
	Szwecja	—	—	18·8
	Venezuela	—	4·5	17·4
	Włochy	—	—	3·3
19/1	— Kakao (w ziarnkach) (cocoa)	**290.3**	**252·8**	**2.993.—**
	Afryka Brytyjska . .	151·4	51·—	1.793·8
	Anglja	4·1	43·3	132·7
	Belgja	—	19·8	19·8
	Brazylja	16·8	12·—	86·4
	Equador	4·1	8·2	12·3
	Francja	24·—	19·8	144·7
	Holandja	77·3	84·2	533·4
	Jawa	—	—	20·4
	Kolon. Holenderskie .	12·6	11·1	187·3
	Portugalja	—	3·4	15·3
	Stany Zjedn. Am. . .	—	—	46·9
20/1	— **Herbata** (tea)	**37·1**	**128·4**	**522·3**
	Anglja	23·—	95·9	385·2
	Belgja	—	2·5	2·5
	Cejlon	—	—	2·4
	Chiny	—	—	1·7
	Egipt	—	—	0·1
	Francja	—	—	0·2
	Holandja	10·6	21·3	71·8
	Indje Brytyjskie . . .	3·5	8·7	50·3
	Jawa	—	—	2·3
	Kolonj. Holenderskie . .	—	—	5·2
	Kolumbja	—	—	0·6
21/1	— **Tytoń** (tobacco)	**786·2**	**149.8**	**3.848·2**
	Anglja	—	57·1	541·5
	Belgja	0·1	—	0·1
	Bułgarja	—	—	661·5
	Holandja	0·8	92·6	137·4
	Niemcy	—	—	0·1
	Norwegja	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am. . .	258·9	—	793·4
	Włochy	526·4	—	1.714·1
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)	**0·1**	**0·8**	**3·2**
	Anglja	—	0·4	0·4
	Egipt	—	—	0·2
	Holandja	—	—	0·1
	Niemcy	0·1	0·1	0·6
	Palestyna	—	0·2	0·2
	Stany Zjedn. Am. . .	—	0·1	1·7

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fru ts)	**23.5**	**4·8**	**95·1**
	Argentyua	11·9	—	11·9
	Anglja	—	1·7	13·6
	Estonja	—	—	2·9
	Finlandja	—	0·3	0·3
	Francja	—	—	0·2
	Hiszpanja	—	—	5·3
	Holandja	—	—	31·6
	Niemcy	—	—	0·1
	Palestyna	1·4	—	1·4
	Stany Zjedn. Am. . .	10·2	2·8	25·8
	Włochy	—	—	2·—
24/7 a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk) . . .	**7·—**	**7·2**	**24·8**
	Anglja	—	2·3	2·3
	Belgja	6·1	—	11·3
	Danja	0·3	1·—	1·6
	Holandja	0·6	3·9	9·6
26/1	— **Chmiel** (kop)	—	—	**0·7**
	Anglja	—	—	0·7
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** . . . . . . (alcohols, wine excepted)	**11·8**	**23·—**	**138·9**
	Anglja	3·—	2·—	9·3
	Belgja	—	0·4	2·7
	Danja	1·—	—	3·3
	Finlandja	—	—	21·1
	Francja	7·3	14·5	31·9
	Gdańsk	—	—	59·7
	Hiszpanja	—	0·3	0·3
	Holandja	0·5	1·3	3·7
	Jamajka	—	0·7	1·7
	Niemcy	—	1·6	3·—
	Szwecja	—	2·2	2·2
28/1	— **Wina** (wine)	**100·3**	**25·1**	**210·2**
	Algier	2·9	—	4·7
	Ameryka Połudn. . . .	2·2	—	2·2
	Anglja	—	—	0·1
	Belgja	1·3	—	3·1
	Danja	1·3	0·1	3·3
	Francja	63·1	20·2	118·2
	Grecja	—	—	4·1
	Holandja	—	—	0·1
	Hiszpanja	3·9	4·—	42·2
	Niemcy	—	—	1·2
	Portugalja	17·2	0·7	18·—
	Włochy	8·4	0·1	13·—
35/1	— **Sery** (cheese)	**3·5**	**0·6**	**11·5**
	Belgja	0·4	—	0·4
	Finlandja	2·9	—	2·9
	Holandja	0·2	0·2	1·7
	Kolon. Holenderskie .	—	—	6·1
	Włochy	—	0·4	0·4
35/5	— **Kazeina** (caseine)	—	—	**15·—**
	Argentyna	—	—	15·—
36/-	— **Masło** (butter)	—	—	**0·4**
	Danja	—	—	0·4
37/2	— **Ryby** (fishes)	**14·4**	**14·7**	**131·8**
	Belgja	—	—	1·—
	Danja	—	—	1·5
	Finlandja	3·8	—	3·8
	Francja	5·7	1·9	22·4
	Holandja	0·3	3·1	4·1
	Niemcy	—	0·1	0·2
	Norwegja	1·6	0·2	76·—
	Portugalja	3·—	9·4	22·3
	Włochy	—	—	0·6
37/4 a	— **Śledzie** (herrings)	**9·7**	**50·2**	**5.737·7**
	Anglja	—	—	592·5
	Danja	—	—	123.4
	Holandja	—	—	1.523·8
	Norwegja	9·7	50·2	3.483·—
	Szwecja	—	—	15·—
39/2	— **Makuchy** (oil cuhes)	—	**120·—**	**440·1**
	Danja	—	120·—	440·1

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
39/2	— **Mączka rybna** (flour of fishes	20·3	—	110·3
	Norwegja	20·3	—	110·3
II.	**— Produkty zwierzęce, fosforyty** (animal products, phosphates) w tem m. in.:	6.676·7	3.549·4	42.642·7
41/2	— **Fosforyty** (phosphates)	3.149·6	1.519·5	17.603·1
	Algier	—	—	2.057·—
	Francja	—	—	1.000·—
	Marokko	1.016·—	—	2.032·—
	Niemcy	—	180·—	705·—
	Rosja (Z. S. S. R.)	2.133·6	—	2·133·6
	Stany Zjedn. Am.	—	1.339·5	4.144·5
	Tunis	—	—	5.531·—
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)	1.000·—	—	14.924·8
	Belgja	1.000·—	—	14.924·8
42	— **Sadza** (soot)	270·8	249·7	573·3
	Argentyna	—	103·2	152·2
	Niemcy	121·9	—	122·9
	Stany Zjedn. Am.	148·9	146·5	298·2
43	— **Klej** (glue)	5·5	5·4	27.3
	Anglja	—	1·6	2·9
	Belgja	—	2·3	12·1
	Francja	4·4	—	4·4
	Holandja	—	1·4	2·4
	Indje	—	0·1	4·2
	Kongo	—	—	1·0
	Stany Zjedn. Am.	1·1	—	2·1
44/1	— **Jelita** (casings)	8·7	28·1	157·9
	Anglja	—	—	0·3
	Argentyna	—	—	4·2
	Belgja	—	—	10·—
	Chiny	1·8	—	1·8
	Danja	0·2	3·4	56·8
	Holandja	—	7·7	7·7
	Indje	—	—	0·3
	Niemcy	6·7	16·6	72·8
	Stany Zjedn. Am.	—	—	3·6
	Szwecja	—	0·4	0·4
44/4	— **Kości** (bones)	—	9·3	9·3
	Belgja	—	9·3	9·3
45/3	— **Szczecina** (bristle)	5·1	0·5	5·6
	Anglja	—	0·5	0·5
	Stany Zjedn. Am.	5·1	—	5·1
47/1	— **Pierze** (feathers)	—	—	6·8
	Stany Zjedn. Am.	—	—	6·8
51/1 a	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)	1.052·—	549·3	3.286·8
	Anglja	33·7	119·6	470·—
	Argentyna	696·1	53·2	1.323·2
	Belgja	0·6	—	18·8
	Brazylja	145·7	45·6	191·3
	Danja	42·9	186·8	572·—
	Holandja	114·7	76·9	418·6
	Niemcy	—	37·4	91·7
	Norwegja	0·2	6·—	98·8
	Stany Zjedn. Am.	18·1	—	40·7
	Szwecja	—	23·8	61·7
51/3	— **Tran** (whale-oil)	11·2	27·8	177.4
	Argentyna	—	—	10·6
	Danja	—	2·2	2·2
	Holandja	—	25·2	25·2
	Niemcy	—	—	6·4
	Norwegja	11·2	0·4	126·6
	Stany Zjedn. Am.	—	—	6·4

po. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
51/5	— **Stearyna** (stearine)	0·6	15·—	31·8
	Holandja	—	—	1·0
	Niemcy	—	—	1·1
	Norwegja	—	15·—	30·—
	Stany Zjedn. Am.	0·6	—	0·6
52	— **Wosk** (wax)	10·5	1·3	18·6
	Anglja	—	0·2	0·2
	Brazylja	6·2	—	6·2
	Holandja	1·1	—	1·1
	Niemcy	—	1·1	7·9
	Stany Zjedn. Am.	3·2	—	3·2
25/9	— **Wazelina** (vaseline)	1·7	—	4·4
	Stany Zjedn. Am.	1·7	—	4·4
55/1	— **Skóry** (hides and skins)	1.149.5	1.118·2	5.727·6
	Anglja	23·6	19·—	62·9
	Argentyna	430·2	264·7	1.720·7
	Australja	—	—	33·8
	Belgja	15·9	138·9	350·—
	Brazylja	26·1	55·1	122·8
	Chile	—	—	24·9
	Danja	2·4	21.—	79·7
	Estonja	—	—	9·3
	Francja	5·9	40·7	133·8
	Hiszpanja	—	—	8·3
	Holandja	457·1	392·—	1.540·7
	Kanada	1·—	—	1·—
	Kol. Holenderskie	1·8	—	435·8
	Kolumbja	24·1	7·9	76·7
	Niemcy	62·7	110·2	1.247·5
	Norwegja	14·7	5.5	35·—
	Paragway	53·4	30·5	83·9
	Stany Zjedn. Am.	30·6	32·7	151·4
56/1-8	— **Futra** (furs)	1·4	13·8	20.4
	Norwegja	—	11·—	11·—
	Stany Zjedn. Am.	1·4	2.8	9·4
57/4-6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)	10·1	11·5	67·6
	Anglja	—	0·7	1·—
	Estonja	—	10·7	56·3
	Finlandja	10·—	—	10·—
	Grecja	0·1	—	0·1
	Holandja	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·1

III. — Materjały i wyroby drzewne — 4.805·1 — 2.154·3 — 22.449.5

(timber & wood ware)
w tem m. in.:

58/2	— **Drzewo egzotyczne** (wood)	—	0·1	40·8
	Niemcy	—	0·1	33·4
	Stany Zjedn. Am.	—	—	7·4
58/4 a, b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)	3·3	0·5	72·—
	Francja	—	—	0·2
	Hiszpanja	0·7	—	1·3
	Portugalja	1·8	0·5	57·1
	Włochy	0·8	—	13·4
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)	—	6·5	64·6
	Anglja	—	—	11·6
	Danja	—	—	0·2
	Finlandja	—	—	5·2
	Holandja	—	—	27·4
	Litwa	—	—	5·7
	Niemcy	—	0·1	3·1
	Palestyna	—	—	3·—
	Stany Zjedn. Am.	—	0·8	2·2
	Szwecja	—	5·6	6·2
62/1	— **Słoma** (straw)	—	16·5	37·4
	Anglja	—	—	0·8
	Holandja	—	15·—	33·5
	Indje Holenderskie	—	1·5	2·4
	Niemcy	—	—	0·2
	Włochy	—	—	0·5

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku.* (January-June)
62/2	— **Trawa morska** (sea grass)	130·9	0·2	132·2
	Anglja	—	—	0·3
	Holandja	—	0·2	1·—
	Alger	130·9	—	130·9
62/4	— **Nasiona** (seeds various)	0·7	0·1	8·9
	Anglja	—	—	0·2
	Danja	—	—	2·8
	Francja	0·5	0·1	0·8
	Holandja	—	—	0·2
	Niemcy	0·2	—	0·2
	Palestyna	—	—	4·7
62/5 c,d,e,f— 62/15	**Nasiona oleiste różne** (various oil seeds) . .	4.646·2	2.085·5	21.922.7
	Afryka	2.638·8	406.4	7.755·—
	Argentyna	—	1.219·8	7.922·5
	Belgja	—	4·8	4·8
	Chiny	396·—	—	396·—
	Danja	—	—	2·4
	Egipt	45·—	—	70·—
	Holandja	500·9	32·5	2.251·5
	Indje Brytyjskie . . .	49·—	—	426·8
	Indje Holenderskie . .	—	217·1	1·553·1
	Jawa	—	204·3	319·—
	Niemcy	—	0·6	102·5
	Stany Zjedn. Am. . . .	1.016·5	—	1.016·5
	Sumatra	—	—	102·6
62/8	— **Pestki drzew owocowych** (fruit stones) . . .	21·—	44·9	167·9
	Anglja	10·—	10·—	40·—
	Francja	—	—	3·9
	Hiszpanja	—	—	1·5
	Holandja	—	0·4	1·5
	Jawa	—	2·7	2·7
	Kolonj. Holenderskie . .	—	—	1·—
	Stany Zjedn. Am. . .	11·—	31·8	117·3
65/3—2c	— **Wiklina**	3·—	—	3·—
	Francja	3·—	—	3·—

IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne — 129·7 — 164·7 — 492.9

(building materials & ceramic products)
w tem m. in.:

65/1	— **Glinki** (clay)	10·—	15·7	87·7
	Anglja	—	—	30·9
	Belgja	10·—	15·7	56·8
65/4	— **Wapno**	46·3	—	46·3
	Francja	46·3	—	46·3
65/6	— **Cement** (cement)	15·1	15·5	31.4
	Anglja	12·2	15·5	28·5
	Stany Zjedn. Am. . . .	2·9	—	2·9
66	—**Kamienie** (stones)	10·—	6·4	69·4
	Danja	10·—	—	10·—
	Niemcy	—	—	5·5
	Norwegja	—	6·4	53·9
68/3	— **Celuloid**	26·4	—	26·4
	Anglja	0·3	—	0·3
	Finlandja	1·6	—	1·6
	Niemcy	19·3	—	19·3
	Szwecja	5·2	—	5·2
69/1—5	— **Azbest** (asbestos)	0·1	42·7	43·1
	Anglja	0·1	—	0·4
	Niemcy	—	42·7	42·7
71	— **Materjały szlifierskie** (grinding materials) . .	12·—	5·5	35·—
	Anglja	—	5·2	7·1
	Francja	—	—	0·8
	Holandja	0·3	—	13·8
	Norwegja	—	—	0·1
	Szwecja	1·9	0·3	3·2
	Włochy	10·—	—	10·—

poz. tar, cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)	1·—	5·3	37·1
	Anglja	—	3·—	8·—
	Belgja	—	—	3·—
	Danja	1·—	—	1·—
	Finlandja	—	—	22·3
	Stany Zjedn. Am.	—	2·3	2·3
77/6—8	**Szkło i wyroby** (glass wares)	8·6	73·6	116·5
	Anglja	—	1·5	2·7
	Belgja	—	33·—	64·7
	Estonja	—	5·1	5·1
	Finlandja	—	—	0·8
	Holandja	—	33·9	33·9
	Szwecja	8·6	0·1	9·3

V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich (fuel & products) w tem m. in.:

poz. tar, cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
	Razem	**794·—**	**651·—**	**3760·—**
81	— **Oleje** (oils)	191·2	119·3	583·—
	Anglja	111·9	90·6	322·5
	Belgja	—	0·1	9·3
	Danja	—	6·2	30·9
	Holandja	7·8	8·5	24·9
	Jawa	1·2	—	1·8
	Kolumbja	—	—	0·2
	Niemcy	47·—	13·8	73·7
	Norwegja	4·6	—	4·6
	Francja	8·9	—	8·7
	Palestyna	—	—	5·9
	Stany Zjedn. Am.	3·4	—	93·8
	Szwecja	—	0·1	0·1
	Włochy	6·4	—	6·4
82/1	— **Żywica** (resin)	215·8	103·5	563·6
	Argentyna	—	—	11·2
	Belgja	—	—	5·1
	Francja	172·6	93·7	380·5
	Hiszpanja	43·2	5·5	48·7
	Niemcy	—	4·3	66·4
	Stany Zjedn. Am.	—	—	51·7
83	— **Asfalt** (asphalt)	100·6	15·1	130·7
	Niemcy	100·6	15·1	130·7
84/2	— **Smoła** (goudron)	3·6	—	16·6
	Anglja	3·6	—	6·2
	Niemcy	—	—	10·4
85/1	— **Smary** (lubricating oils)	98·7	88·7	267·9
	Anglja	—	16·3	18·5
	Belgja	—	0·7	11·—
	Danja	47·3	—	47·3
	Holandja	6·8	10·6	41·7
	Niemcy	3·4	—	4·6
	Stany Zjedn. Am.	23·3	61·1	126·9
	Szwecja	17·9	—	17·9
85/1	— **Benzyna** (bencine)	—	—	5·—
	Finlandja	—	—	5·—
86/1-3	— **Terpentyna** (terpentine)	—	—	3·—
	Stany Zjedn. Am.	—	—	3·—
87/2	— **Kauczuk** (rubber)	118·4	287·2	1.994·2
	Afryka	—	0·2	12·—
	Anglja	25·8	70·2	107·1
	Australja	—	10·3	10·3
	Belgja	4·6	—	67·6
	Brazylja	—	0·3	0·3
	Bryt. Malacca	—	—	2·2
	Cejlon	36·9	—	36·9
	Francja	—	1·2	1·2
	Holandja	3·8	147·5	281·4
	Indje	18·—	2·—	322·5
	Java	5·6	—	5·6
	Kolonj. Holenderskie	2·2	14·6	38·—
	Kongo	18·1	—	21·2
	Niemcy	1·8	15·3	1.034·4
	Stany Zjedn. Am.	1·6	25·6	53·5
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)	65·7	37·2	196·—
	Anglja	12·—	4·3	20·7
	Finlandja	12·6	—	15·2
	Hiszpanja	—	—	0·7
	Holandja	3·6	4·7	12·3
	Stany Zjedn. Am.	37·5	27·7	146·6
	Szwecja	—	0·5	0·5

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
VI.	**— Materjały i przetwory chemiczne** (chemicals) w tem m. in.:	**786·4**	**740·8**	**5.484·1**
91/1	— **Siarka** (sulphur)	37·6	15·—	92·6
	Hiszpanja	—	—	20·—
	Włochy	37·6	15·—	72·6
94	— **Talk** (talc)	2·8	1·—	8·8
	Niemcy	2·8	1·—	8·8
104/2 a	— **Chlorek magnezu** (chloride of magnesium	21·5	3·8	25·3
	Anglja	—	2·7	2·7
	Belgja	5·3	1·1	6·4
	Holandja	8·8	—	8·8
	Niemcy	1·1	—	1·1
	Włochy	6·3	—	6·3
105/2	— Soda (soda)	1·3	6.3	7·6
	Belgja	—	5·—	5·—
	Holandja	1·3	1·3	2·6
105/3	— Potaż	5·6	—	5·6
	Holandja	5·6	—	5·6
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)	51·—	117·2	250·5
	Anglja	10·9	9.—	31·—
	Belgja	—	1·6	8·1
	Chiny	—	0·7	0·7
	Danja	—	15·3	15·3
	Francja	—	—	18·6
	Holandja	8·3	31·—	42·5
	Niemcy	10·—	9·3	39·2
	Norwegja	—	—	10·1
	Stany Zjedn. Am.	1·9	39·5	42·6
	Szwecja	19·9	10·8	30·7
	Włochy	—	—	11·7
117	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (vegetable oils & fats)	34·8	57·8	405·—
	Anglja	—	—	0·2
	Belgja	—	4·1	4·5
	Francja	—	—	26·5
	Hiszpanja	—	—	6·4
	Holandja	19·9	20·8	239·5
	Kolon. Holenderskie	14·9	20·4	49·4
	Niemcy	—	—	18·6
	Palestyna	—	2·8	11·—
	Stany Zjedn. Am.	—	—	13·7
	Włochy	—	9·7	35·2
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetic)	0·7	1·9	7·4
	Anglja	0·1	0·6	2·—
	Holandja	—	—	0·2
	Francja	—	—	1·3
	Palestyna	—	—	0·1
	Norwegja	0·2	—	0·4
	Stany Zjedn. Am.	0·4	1·3	3·4
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	501·9	481·1	4·302·—
	Argentyna	398·3	353·6	3.235·6
	Brazylja	—	—	25·—
	Holandja	29·9	32·5	119·4
	Indje	—	—	55·2
	Kuba	—	—	2·1
	Niemcy	53·7	45·—	787·9
	Stany Zjedn. Am.	—	—	6·8
	Afryka	—	50·—	50·—
	Francja	20·—	—	20·—
125/2	— **Glinka farbiarska** (clay)	—	55·9	111·9
	Niemcy	—	—	56·—
	Stany Zjedn. Am.	—	55·9	55·9
137/1	— **Farby** (colours)	129·2	0.8	267·4
	Anglja	10·7	0·7	17·9
	Belgja	—	—	1·1
	Danja	0·5	—	1·—
	Francja	0·3	—	0·9
	Hiszpanja	—	—	5·3
	Niemcy	1·3	—	3·7
	Norwegja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	116·4	—	237·3
	Szwecja	—	0·1	0·1
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products) w tem m. in.:	**40.294·7**	**36.622·1**	**160.342·8**
138/1	— **Ruda żel.** (iron ores)	2310	—	4·028·2
	Niemcy	—	—	3·2
	Szwecja	2.310—	—	4·025·—
138/2	— **Ruda cynkowa**	2.321·9	—	2.321·9
	Norwegja	2.321·9	—	2.321·9

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
138/2	— **Piryty** (pirits)	**1.625·—**	**3.485·—**	**14.595·9**
	Hiszpanja	—	—	4.645·9
	Szwecja	1.625·—	3.485·—	9.950·—
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)	**33.049·3**	**31.753·7**	**135.273·1**
	Anglja	8.348·6	8.632·2	34.500·4
	Belgja	6.931·5	3.347·8	16.485·2
	Danja	4.451·2	3.208·9	24.867·5
	Estonja	495·7	252·4	1.961.2
	Finlandja	—	—	149·4
	Francja	3.028·3	—	7.759·1
	Holandja	3.620·—	2.560·3	9.181·9
	Irlandja	—	1.019·—	1.019·—
	Litwa	—	102·4	466·7
	Niemcy	1.389·6	2.405·9	5.604·—
	Norwegja	3.335·5	3.081·7	12.606·5
	Portugalja	—	1.650·7	1.650·7
	Stany Zjedn. Am.	1.448·9	4.933·5	16.951·4
	Szwecja	—	558·9	2.070·1
143/1 a	— **Miedź** (copper)	**280·—**	**1.070·7**	**2.055·9**
	Australja	—	45·7	45·7
	Anglja	25·4	307·7	485·9
	Belgja	30·6	—	186·7
	Holandja	35·6	244·6	326·—
	Niemcy	—	350·5	502·9
	Norwegja	0·1	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	188·3	122·2	493·3
	Szwecja	—	—	15·3
144/1	— **Cyna** (tin)	**23.2**	**9·6**	**26·2**
	Anglja	11·2	—	11·2
	Holandja	4·2	—	14·4
	Indje Holenderskie	7·3	1·1	8·4
	Niemcy	0·5	8·5	11·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	1·—
146/3	— **Ołów**	**325·1**	—	**325·1**
	Meksyk	325·1	—	325·1
148/1 a	— **Metale (różne)** (various metals)	**26·6**	**91·1**	**449·5**
	Anglja	2·4	26·1	101·3
	Belgja	—	40·7	40·9
	Holandja	—	—	5·1
	Indje Holenderskie	—	—	29·3
	Norwegja	21·6	21·5	94·1
	Stany Zjedn. Am.	2·6	0·9	54·6
	Szwecja	—	1·9	124·2
153/1—10	— **Wyroby żelazne i stalowe** (iron & steel products)	**149·8**	**79·3**	**532·1**
	Anglja	62·2	57·7	152·4
	Belgja	5·—	—	145·7
	Danja	0·4	0·1	0·8
	Estonja	—	—	49·3
	Finlandja	7·4	1·6	11·—
	Francja	—	0·1	0·1
	Grecja	0·2	—	0·2
	Holandja	2·6	1·2	4·2
	Kanada	—	1·3	1·3
	Niemcy	12·5	—	13·5
	Norwegja	26·3	—	56·—
	Stany Zjedn. Am.	13·5	1·3	51·5
	Szwecja	19·7	16·—	46·1
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)	**62·2**	**11.5**	**195·8**
	Anglja	—	2·8	104·9
	Belgja	12·—	—	12·—
	Holandja	11·2	—	11·2
	Norwegja	35·—	—	35·—
	Stany Zjedn. Am.	—	7·5	27·5
	Szwecja	4·—	1·2	5·2
167/1—50	— **Maszyny, aparaty oraz ich części** (machinery)	**72·2**	**64·9**	**350·9**
	Anglja	33·8	56·5	157·5
	Brazylja	—	—	0·9
	Danja	18·7	—	20·9
	Estonja	—	—	0·1
	Finlandja	—	—	0·4
	Francja	—	—	12·2
	Holandja	—	—	0·1
	Niemcy	0·4	1·6	5·3
	Stany Zjedn. Am.	18·6	6·4	84·1
	Szwecja	0·7	0·4	9·4
169/9	— **Maszyny do pisania, rachowania i części** (typewriters & parts)	**2·3**	**2·2**	**11·9**
	Anglja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	2·3	2·2	11·7
	Szwecja	—	—	0·1

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
169/11	— **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** . . . . (photographical apparatus)	2·3	5·—	22·2
	Anglja	0·7	0·3	1·4
	Finlandja	—	0·1	0·2
	Stany Zjedn. Am. . .	1·6	4·6	20·6
173/8—13	— **Samochody, motocykle oraz ich części** . . . . (motor cars & parts)	44·8	49·1	194·1
	Anglja	9·4	10·3	29·7
	Danja	—	3·6	3·7
	Holandja	—	—	1·8
	Stany Zjedn. Am. . .	35·4	35·2	158·9

VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej — 980·1 — 1.308·— — 8.062·6

(paper & paper wares)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
176/1	— **Szmaty** (rags)	242·2	214·6	603·9
	Anglja	78·9	163·8	312·1
	Danja	4·—	10·—	14·—
	Holandja	73·9	27·7	106·9
	Niemcy	—	—	0·3
	Norwegja	—	12·2	12·2
	Stany Zjedn. Am. . .	32·4	0·9	95·4
	Szwecja	53.—	—	63·—
176/2	— **Masa drzewna (celuloza)** (cellulose)	18·3	224·4	3.854·6
	Anglja	2·1	—	4·1
	Finlandja	1·2	—	1.307·5
	Holandja	15·—	—	15·—
	Stany Zjedn. Am. . .	—	—	200·8
	Szwecja	—	224·4	2.327·2
177/1	— **Papa dachowa i tektura** (cardboard)	45·9	97·6	198·6
	Finlandja	45·9	97·6	198·6
177/3	— **Fibra** (fibre)	11·5	2·9	15·8
	Anglja	5·3	1·5	6·8
	Meksyk	1·—	—	1·—
	Norwegja	5·2	—	5·2
	Stany Zjedn. Am. . .	—	1·4	2·8
177/4—6	— **Papier i odcinki papierowe** (paper).	661·5	763·9	3.370·5
	Anglja	—	0·4	0·6
	Belgja	—	26·2	50·8
	Estonja	68·8	27·8	187·2
	Finlandja	491·1	704·5	2.951·1
	Francja	—	—	0·1
	Holandja	29·6	—	29·6
	Niemcy	0·1	—	0·1
	Norwegja	—	—	48·—
	Stany Zjedn. Am. . .	4·8	5·—	35·9
	Szwecja	67·1	—	67·1
178/1—4	— **Książki i broszury** (books)	0·7	4·6	19·2
	Anglja	0·2	0·2	1·9
	Argentyna	—	—	0·1
	Egipt	—	—	3·1
	Finlandja	—	0·2	0·3
	Francja	—	0·2	0·3
	Holandja	—	—	0·2
	Palestyna	—	0·6	0·6
	Stany Zjedn. Am. . .	0·2	3·4	12·1
	Szwecja	0·3	—	0·4
	Włochy	—	—	0·2

IX. — Materjały i wyroby włókniste — 13.874·2 — 8.194·5 — 47.639·—

(textiles & textile products)
w tem m. in:.

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
179/1	— **Bawełna** (cotton)	10.881·9	6.173·4	34.497.6
	Afryka	—	—	88·7
	Ameryka Połudn. . .	—	—	5·2
	Anglja	52·—	125·4	575·4
	Belgja	—	11·4	323·—
	Danja	—	—	0·5
	Chiny	6·3	26·—	75·2
	Egipt	673·6	397·8	1.732·2
	Francja	30·2	—	30·2
	Holandja	128·1	232·6	472·7
	Indje Brytyjskie . . .	228·3	214·1	632·8
	Indje Holenderskie . .	—	—	47·6
	Meksyk	—	—	10·2
	Niemcy	168·9	—	284·1
	Palestyna	—	—	93·4
	Peru	94·6	124·1	337·8
	Stany Zjedn. Am. . .	9.458·4	5.042·—	29.747·1
	Włochy	41·5	—	41·5

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
179/2	— **Juta** (jute)	1.216.—	805.6	4.327·1
	Afryka	—	—	90·—
	Anglja	108·9	45·4	371.1
	Belgja	—	44·7	44·7
	Holandja	—	510·5	2.342·4
	Indje Brytyjskie	248·4	101·5	1209·4
	Indje Holenderskie	769·8	103·5	1165·9
	Niemcy	88·9	—	198·—
179/3	— **Len i konopie** (flax and hemp)	31·5	50·5	214·6
	Afryka	—	—	2·5
	Anglja	10·1	0·4	85·4
	Belgja	12·6	—	12·6
	Holandja	0·6	—	9·2
	Jawa	—	5·—	15·9
	Kolonje Holenderskie	8·2	38·4	55·7
	Kolumbja	—	—	18·3
	Niemcy	—	6·7	13·7
	Stany Zjedn. Am.	—	—	1·3
179/3	— **Sizal i inne włókna** (sisal & others)	91·9	57·5	316·3
	Afryka	—	—	8·4
	Anglja	87·2	38·9	204·3
	Holandja	2·3	1·2	9·4
	Indje Holenderskie	2·4	13·8	46·8
	Jawa	—	—	14·9
	Kuba	—	—	1·2
	Meksyk	—	2·5	2·5
	Niemcy	—	1·1	26·8
	Stany Zjedn. Am.	—	—	2·—
181/1	— **Wełna** (wool)	1.535·1	1.017·6	6.790·6
	Afryka	2·9	48·5	715·5
	Anglja	1.079·7	308·5	2.383·8
	Argentyna	117·3	120·—	571·2
	Australja	201·6	348·5	1.765·4
	Belgja	36·9	66·—	568·5
	Chiny	—	10·9	10·9
	Danja	—	19·9	46·—
	Egipt	—	—	10·3
	Francja	3·4	2·6	51·9
	Holandja	63·9	74·5	343·1
	Indje Brytyjskie	—	—	9·5
	Islandja	—	6·3	23·5
	Norwegja	0·9	—	0·9
	Niemcy	6·—	11·9	166·6
	Peru	11·6	—	11·6
	Stany Zjedn. Am.	10·9	—	95·1
	Urugwaj	—	—	16·8
181/1	— **Sierść zwierzęca** (hair)	—	5·1	14·7
	Anglja	—	—	0·3
	Holandja	—	—	5·—
	Stany Zjedn. Am.	—	5·1	9·4
182/3	— **Odpadki bawełniane** (cotton odds)	108·4	42·8	234·8
	Anglja	28·5	12·9	110·—
	Holandja	32·5	12·8	45·3
	Niemcy	10·3	—	10·3
	Stany Zjedn. Am.	37·1	17·1	69·2
182/3	— **Odpadki wełny** (wool odds)	2·1	10·6	28·6
	Anglja	2·1	7·1	25·1
	Australja	—	3·5	3·5
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)		6·8	43·4
	Anglja	—	5·7	38·5
	Belgja	—	—	1·1
	Finlandja	—	—	2·7
	Holandja	—	0·7	0·7
	Stany Zjedn. Am.	—	0·4	0·4
185	— **Przędza wełniana** (wool yarn)	3·5	2·6	20·2
	Anglja	3·5	2·6	20·1
	Belgja	—	—	0·1
185/2-c	— **Przędza jedwabna** (silk yarn)	—	15·5	15·5
	Anglja	—	4·7	4·7
	Holandja	—	3·2	3·2
	Japonja	—	7·6	7·6
187—189	— **Tkaniny** (textiles)	6·9	1·8	19·8
	Anglja	6·9	1·8	18·5
	Belgja	—	—	0·3
	Estonja	—	—	0·7
	Holandja	—	—	0·3
190	— **Sznury** (ropes)	0·9	0·5	21·0
	Anglja	0·9	0.5	8·1
	Holandja	—	—	5·5
	Stany Zjedn. Am.	—	—	7·6
191/1	— **Worki** (bags)	—	4·2	4·2
	Anglja	—	0·9	0·9
	Finlandja	—	3·3	3·3

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
X.	**— Towary różne, oddzielnie niewymienione** (various)	36·9	22·—	125·3
	Australja	0·2	—	0·2
	Anglja	0·9	5·8	17·3
	Argentyna	0·2	—	1·2
	Brazylja	0·1	—	0·1
	Belgja	3·1	—	4·8
	Danja	2·9	0·2	5·7
	Estonja	—	1·5	1·5
	Finlandja	10·7	0·4	15·3
	Francja	0·8	0·5	3·1
	Grecja	—	1·5	1·5
	Hiszpanja	—	—	1·8
	Holandja	2·5	0·9	5·8
	Kanada	—	3·3	3·3
	Niemcy	3·6	4·9	14·2
	Norwegja	—	—	5·8
	Palestyna	—	—	0·1
	Rosja (Z. S. S. R.)	—	—	0·3
	Stany Zjedn. Am.	7·1	3·0	30·5
	Szwecja	1·2	—	8·8
	Włochy	3·6	—	4·—

B — Wywóz
(exports)

		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
	Cały wywóz	396.260·3	416.654·4	2.260.704·8
I.	**— Produkty spożywcze i zwierzęta** (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:	13.134·6	32.844·1	95.563·7
1/4	— **Krochmal** (starch)	31·—	45·—	76·—
	Stany Zjedn. Am.	31·—	45·—	76·—
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	485·5	100·1	657·4
	Anglja	333·5	—	333·5
	Belgja	77·—	—	77·—
	Niemcy	—	100·1	100·1
	Palestyna	—	—	4·5
	Szwecja	75·—	—	142·3
2/3 c	— **Kasza** (grits)	6·1	10·—	56·1
	Norwegja	—	10·—	20·—
	Stany Zjedn. Am.	6·1	—	36·1
3/1	— **Mąka** (flour)	—	74·4	82·1
	Anglja	—	71·4	71·4
	Palestyna	—	—	6·7
	Stany Zjedn. Am.	—	3·—	4·—
3/1 c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)	10·—	455·2	1.581·4
	Anglja	—	—	325·3
	Niemcy	—	—	340·1
	Norwegja	—	450·2	901·—
	Palestyna	10·—	5·—	15·—
3/3	— **Słód** (malt)	—	—	0·4
	Anglja	—	—	0·4
3/4	— **Groch** (pease)	9·—	—	9·—
	Norwegja	9·—	—	9·—
5/1 a	— **Ziemniaki** (potatoes)	—	—	455·4
	Belgja	—	—	455·4

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)		*Maj* (May)		*Od początku roku* (January-June)	
5/1 b, e	— **Warzywa** (vegetables)		—		1·—		96·8
	Anglja	—		—		5·—	
	Norwegja	—		1·—		26·7	
	Stany Zjedn. Am. . .	—		—		65·1	
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)		21·4		86·9		193·4
	Danja	21·4		85·6		131·—	
	v. Gdańsk	—		—		3·9	
	Niemcy	—		1·3		57·3	
	Stany Zjedn. Am. . .	—		—		1·2	
7/1	— **Owoce suszone** (dried fruits)		0.5		0·5		1·—
	Stany Zjedn. Am. . . .	—		0·5		0·5	
	Szwecja	0·5		—		0·5	
12/1-2	— **Orzechy i migdały** (nuts & almonds)		—		—		3·7
	Holandja	—		—		3·7	
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)		0·1		—		4·9
	Anglja	—		—		0·6	
	Stany Zjedn. Am. . .	—		—		4·2	
	Szwecja	0·1		—		0·1	
15/3	— **Korzenie** (spices)		10·3		—		10·3
	Stany Zjedn. Am. . . .	10·3		—		10·3	
18/1	— **Kawa** (coffee)		8·9		12·8		24·6
	Belgja	—		1·8		1·8	
	Danja	—		2·6		2·6	
	Finlandja	—		—		1·7	
	Holandja	7·8		8·4		16·5	
	Niemcy	—		—		0·9	
	Palestyna	1·1		—		1·1	
19/1	— **Kakao** (cocoa)		—		—		720·3
	Danja	—		—		78·7	
	Estonja	—		—		1·2	
	via Gdańsk	—		—		639·4	
	Holandja	—		—		1·—	
20/1	— **Herbata** (tea)		1·6		—		4·2
	Anglja	1·6		—		1·6	
	Estonja	—		—		0·6	
	v. Gdańsk	—		—		1·7	
	Holandja	—		—		0·3	
21/1—5	— **Tytoń** (tobacco)		—		38·8		61·—
	Niemcy	—		38·8		61·—	
22/1	— **Cukier** (sugar)		4.376·4		25.561·9		52·058·9
	Anglja	1.338·2		7.839·8		21.020·—	
	Belgja	—		1.515·2		2.322·9	
	Estonja	201·9		—		201·9	
	Finlandja	1.093·6		1.864·9		4.168·5	
	Francja	1.010·1		—		4.118·7	
	Holandja	—		10.626·5		12.749·—	
	Norwegja	227·7		180·6		713·5	
	Szwecja	504·9		3.534·9		6.764·4	
24	— **Konserwy owocowe** (preseroed fruits)		13·2		10·9		28·—
	Egipt	—		0·3		2·4	
	Stany Zjedn. Am. . .	13·2		10·6		25·6	
26/1	— **Chmiel** (hop)		21.7		—		96·9
	Belgja	12·1		—		23·1	
	Brazylja	6·9		—		6·9	
	Francja	—		—		3·1	
	Holandja	—		—		54·2	
	Niemcy	—		—		6·8	
	Stany Zjedn. Am. . . .	2·7		—		2·7	
	Szwecja	—		—		0·1	
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** . . . . . . (alcohols, wine excepted)		30·4		1·6		266·8
	Anglja	0·8		0·7		4·7	
	Hiszpanja	—		—		0·4	
	Holandja	—		0.9		219·—	
	Norwegja	—		—		0·7	
	Palestyna	—		—		0·6	
	Stany Zjedn. Am. . .	29·6		—		41·4	
27/3	— **Spirytus** (spirits)		24·1		62·8		894·—
	Belgja	—		—		60·1	
	Holandja	24·1		62·8		833·—	
	Niemcy	—		—		0·4	
	Norwegja	—		—		0·4	
	Stany Zjedn. Am. . .	—		—		0·1	

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
28/1	— **Wino** (wine)	—	3·2	5·3
	Francja	—	1·6	1·6
	Niemcy	—	1·6	1·6
	Stany Zjedn. Am.	—	—	2·1
33	— **Sól kuchenna** (salt)	893·9	387·9	1.682·—
	Finlandja	128·8	—	128·8
	Holandja	120·1	87·9	208·—
	Norwegja	—	—	0·2
	Szwecja	645·—	300·—	1.345·—
34/2 a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)	44·9	9·4	86.6
	Anglja	26·5	5·8	40·8
	Belgja	0·1	—	0·1
	Chiny	—	0·6	0·6
	Francja	2·5	1·4	1·4
	Holandja	4·3	—	2·5
	Niemcy	—	—	2·—
	Stany Zjedn. Am.	11·5	1·6	34·2
34/4	— **Bekony** (bacon)	3.648·7	3.007·—	21.800·—
	Anglja	3.648·7	3.007·—	21.800·—
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)	593·6	296·2	2.358·6
	Afryka	—	—	0·2
	Anglja	591·8	280·4	2.289·—
	Belgja	—	1·3	20·5
	Danja	—	—	0·1
	Holandja	—	2·—	7·9
	Niemcy	—	—	4·7
	Stany Zjedn. Am.	1·8	12·5	36·2
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)	35·7	45·2	197·4
	Anglja	35·7	45·2	197·1
	Belgja	—	—	0·3
35/1	— **Sery** (cheese)	0·6	1·5	2·9
	Egipt	0·1	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	0·5	1·5	2·3
36	— **Masło** (butter)	—	—	14·6
	Belgja	—	—	14·6
37/2	— **Ryby** (fishes)	—	4·—	14·2
	Anglja	—	0·2	2·5
	Holandja	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	3·7	11·6
37/4	— **Śledzie** (herrings)	21·3	—	207·7
	Niemcy	21·3	—	207·6
	Stany Zjedn. Am.	—	—	6·1
39/1a	— **Jaja** (eggs)	1·506·2	1.628·8	4.694·8
	Anglja	1.506·2	1.628·8	4.694·8
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)	1.339·5	999·—	7.104·6
	Anglja	180·—	—	180·—
	Danja	110·1	399·—	1.534·2
	Finlandja	—	—	80·—
	Holandja	1.049·4	600·—	1.649·4
	Niemcy	—	—	3.126·—
	Norwegja	—	—	535·—
39/4	— **Melasa** (molasses)	—	—	12·4
	Stany Zjedn. Am.	—	—	12·4

II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich (animal products) w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
	II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich	**214·8**	**161·8**	**1.286·1**
41/4	— **Mączka kostna** (bonny flour)	—	—	579·4
	Belgja	—	—	150·9
	Niemcy	—	—	313·5
	Stany Zjedn. Am.	—	—	115·—
44/1	— **Jelita** (casings)	10·—	10·8	55·3
	Anglja	—	—	1·1
	Danja	10·—	—	32·5
	Francja	—	3·9	3·9
	Holandja	—	6·9	6·9
	Niemcy	—	—	1·5
	Szwecja	—	—	9·4
45/3	— **Szczecina** (bristle)	—	0·9	3·—
	Anglja	—	0·9	2·5
	Szwecja	—	—	0·5
47/1—2	**Puch i pierze**	0·4	—	0·4
	Stany Zjedn. Am.	0·4	—	0·4
51/1	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)	7·8	—	145·—
	Danja	—	—	7·9
	Litwa	7·8	—	135·6
	Niemcy	—	—	1·6

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
52	— **Wosk**	**1·6**	—	**1·6**
	Finiandja	0·6	—	0·6
	Niemcy	1·—	—	1·—
55/1	— **Skóry** (skins and hides)	**189·—**	**145·2**	**475·—**
	Anglja	4·8	0·7	17.—
	Belgja	—	2·5	3·—
	Danja	—	—	1·9
	Francja	—	—	42·9
	Via Gdańsk	—	—	2·5
	Hiszpanja	—	—	0·1
	Holandja	143·8	125·9	286·8
	Niemcy	6·—	—	29·3
	Stany Zjedn. Am.	34·4	16·1	91·5
56/1-8	— **Futra** (furs)	**5·3**	**4·5**	**8·7**
	Anglja	—	0·4	3·—
	Marokko	—	4·1	0·3
	Stany Zjedn. Am.	5·3	—	5·4
57/4—6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)	**0.7**	**4·5**	**17·7**
	Anglja	—	0·4	12·8
	Belgja	—	4·1	4·1
	Danja	0·7	—	0·7
	Palestyna	—	—	0·1

III. — Materjały i wyroby drzewne

	III. — Materjały i wyroby drzewne (timber & wood ware) w tem m. in.:	**16.397·—**	**32.105·—**	**105.550·8**
58/1 c	— **Deski i łaty** (boards)	**15.827·9**	**31.665·7**	**97.821·4**
	Anglja	10.676·6	20.076·2	64.823·2
	Belgja	4.828·6	10.935·—	25.474·9
	Egipt	—	—	2.008·8
	Holandja	—	—	1·2
	Irlandja	—	—	1.822·1
	Marokko	—	—	1.504·5
	Palestyna	—	—	354·4
	Stany Zjedn. Am.	322·7	654·5	1.832·3
58/1 c	— **Bale i słupy telegraficzne** (telegraph-poles)	**11·8**	**26·1**	**5.361·4**
	Anglja	—	—	4.820·9
	Egipt	—	—	1·8
	Stany Zjedn. Am.	11·7	—	11·7
	Szwecja	0·1	26·1	527·—
59/5	— **Klepki** (plywood)	**58·5**	**118·6**	**753·8**
	Afryka	—	—	146·4
	Egipt	58·5	—	58·5
	Holandja	—	—	58·—
	Niemcy	—	101·5	460·7
	Stany Zjedn. Am.	—	17·1	30·1
	Szwecja	—	—	0·1
61/1	— **Wyroby z drzewa** (wood products)	**153·7**	**28·9**	**303·7**
	Anglja	2·9	—	13·7
	Danja	—	—	17·—
	Egipt	43·9	0·2	47·—
	Grecja	—	—	14·7
	Holandja	18·6	1·—	31·9
	Niemcy	13·7	—	13·7
	Palestyna	1·—	17·2	40·3
	Stany Zjedn. Am.	73·6	1·5	116·4
	Szwecja	—	9·—	9·—
61/1 b	— **Dykty** (veneers)	**77·7**	**139·5**	**344·7**
	Anglja	1·5	—	1·5
	Belgja	—	106·9	106·9
	Egipt	48·5	—	140·1
	Holandja	7·3	32·6	63·3
	Palestyna	20·4	—	31·4
	Syrja	—	—	1·5
61/2	— **Meble gięte** (bentwood furniture)	**105·1**	**93·8**	**369·6**
	Anglja	7·4	7·9	15·6
	Danja	0·6	—	0·6
	Egipt	1·2	—	4·3
	Holandja	1·8	15·7	100·2
	Hiszpanja	3.8	—	2·1
	Palestyna	—	—	3·8
	Stany Zjedn. Am.	74·1	70·2	234·5
	Szwecja	—	—	8·5

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)		*Maj* (May)		*Od początku roku* (January-June)	
62	— **Nasiona** (seeds)		**0·1**		—		**312·6**
	Anglja	0.1		—		8·9	
	Belgja	—		—		110·2	
	Danja	—		—		1·3	
	Finlandja	—		—		0·1	
	Francja	—		—		15·—	
	Hiszpanja	—		—		20·1	
	Holandja	—		—		10·—	
	Marokko	—		—		25·—	
	Niemcy	—		—		118·—	
	Stany Zjedn. Am.	—		—		0·2	
	Szwecja	—		—		3·8	
62/2	— **Trawa morska** (sea grass)		**130·9**		—		**130·9**
	Niemcy	130·9		—		130·9	
62/3	— **Wiklina** (osier)		**14·1**		—		**14·1**
	Danja	14·1		—		14·1	
62/8	— **Pestki drzew owocowych** (fruit stanes)		—		—		**0·5**
	Holandja	—		—		0·5	
64/1	— **Wyroby koszykarskie** (basket wares)		**17·2**		**32·4**		**138·1**
	Anglja	0·8		0·9		3·3	
	Danja	—		9·3		45·3	
	Finlandja	—		0·1		0·1	
	Holandja	—		5·6		30·1	
	Norwegja	—		—		1·5	
	Palestyna	—		—		0·2	
	Stany Zjedn. Am.	16·4		16·5		57·6	

IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne

	(building materials & ceramic products) w tem m. in.:		**189·—**		**33·1**		**327·5**
65/3	— **Gips** (gypsum)		**175·—**		**30·—**		**205·—**
	Finlandja	175·—		30·—		205·—	
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)		—		—		**10·8**
	Danja	—		—		1·4	
	Norwegja	—		—		2·4	
	Szwecja	—		—		7·—	
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		**10·6**		**0·9**		**101·7**
	Belgja	—		—		0·6	
	Egipt	6·3		—		19·3	
	Estonja	—		—		2·8	
	Norwegja	—		—		62·2	
	Palestyna	4·3		—		14·5	
	Stany Zjedn. Am.	—		0·9		2·3	
77/1	— **Wyroby szklane** (glass products)		**3·4**		**2·2**		**10·—**
	Anglja	—		—		0·1	
	Estonja	—		2·2		4·7	
	Stany Zjedn. Am.	3·4		—		3·4	
	Szwecja	—		—		1·8	

V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich

	(fuel & products) w tem m. in.:		**357.636·9**		**342.931·6**		**2.013.060·3**
79/1	— **Węgiel kamienny** (coal)		**336.723·—**		**325.002·—**		**1.914.547·3**
	Algier	13.340·—		—		58.068·—	
	Argentyna	—		—		6.700·—	
	Belgja	7.720·—		10.897·5		54.875·5	
	Danja	25.406·—		22.515·—		201.546·—	
	Egipt	—		—		6.652·5	
	Estonja	1.290·—		—		4.145·—	
	Finlandja	30.076·—		36.541·—		94.372·—	
	Francja	14.388·—		8.615·—		63.275·5	
	Grecja	12.370·—		—		34.380·—	
	Holandja	9.023·—		12.982·—		73.358·—	
	Irlandja	11.694·—		34.123·5		154.003·3	
	Islandja	—		—		9.442·—	
	Kanada	200·—		—		200·—	
	Łotwa	1.740·—		6.280·—		16.450·—	
	Niemcy	1·050·—		1.250·—		3.775·—	
	Norwegja	66.354·—		53.129·—		374.933·2	
	Szwecja	130.292·—		124.899·—		693.306·3	
	Turcja	—		2.310·—		2.310·—	
	Włochy	11.780·—		11.460·—		62.755·—	

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
79/1	— **Węgiel bunkrowy** (bunker coal)	17.358	14.476·—	82 994·—
79/1	— **Brykiety** (briquettes)	—	—	100·—
	Algier	—	—	100·—
79/1	— **Koks** (coke)	1.943·5	3.410·—	12.021·—
	Danja	—	—	165·—
	Estonja	100·—	—	100·—
	Finlandja	—	100·—	300·—
	Francja	—	510·—	730·—
	Grecja	913·5	—	3.247·5
	Islandja	—	—	100·—
	Norwegja	30·—	100·—	960·—
	Szwecja	—	—	1.068·5
	Włochy	900·—	500·—	3.150·—
	Turcja	—	2.200·—	2.200·—
81	— **Oleje** (oils)	—	—	0·7
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5
	Szwecja	—	—	0·2
81/2	— **Materjały pędne** (gas oils)	1.600·—	—	3.300.—
	Anglja	—	—	3.300·—
	Bahama (Kol. Ang.)	1.600·—	—	—
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)	12·4	43·6	97·3
	Anglja	1·8	5·1	9.—
	Belgja	—	23·6	28·2
	Danja	0·9	1·8	3·—
	Egipt	—	—	2·6
	Francja	—	0·6	0·6
	Holandja	7·6	9·6	39·7
	Łotwa	2·3	—	2·3
	Marokko	—	—	2·8
	Stany Zjedn. Am.	—	2·2	7·7
	Włochy	0·7	0·7	1·4

VI. — Materjały i przetwory chemiczne

	(chemicals) w tem m. in.:	455·3	813·8	12.181·6
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)	—	—	2.500·—
	Belgja	—	—	2·500·—
90	— **Szlam** (slime)	—	28·—	28·—
	Holandja	—	28·—	28·—
98/1	— **Salmiak** (salmiec)	41·8	—	41.8
	Danja	0·2	—	0·2
	Holandja	11·6	—	11·6
	Niemcy	7·6	—	7·6
	Stany Zjedn. Am.	16·8	—	16·8
	Szwecja	5·6	—	5·6
98/5	— **Nawozy azotowe** (nitrates)	—	5·8	6.926·2
	Francja	—	5·8	5·8
	Hiszpanja	—	—	6.908·8
	Holandja	—	—	11·6
103/3	— **Saletra** (salpetre)	—	—	1.070·—
	Finlandja	—	—	1.070·—
104/1 b	— **Chlorek wapnia** (chloride of calcium)	5·—	—	5·—
	Holandja	5·—	—	5·—
	Norwegja	—	—	—
105/2	— **Soda** (soda)	19·5	508·8	529·4
	Estonja	8·3	12·7	22·1
	Finlandja	11·2	478·6	489·8
	Łotwa	—	16·5	16·5
	Norwegja	—	1·—	1·—
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)	294·5	11·3	314·9
	Belgja	—	11·3	11·3
	Danja	0·3	—	0·6
	Finlandja	—	—	0·3
	Francja	—	—	6·9
	Holandja	—	—	0·3
	Norwegja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	1·1	—	2·3
	Szwecja	275.6	—	275·6
	Turcja	17·5	—	17·5

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
112/6	— **Węglik wapnia (karbid)** (carbid)	—	48·3	305·9
	Belgja	—	48·3	96·5
	Holandja	—	—	209·4
117	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (vegetable oils and fats)	0·9	1·1	5·8
	Belgja	—	1·1	1·1
	Estonja	—	—	3·6
	Holandja	0·9	—	0·9
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetic)	1·4	1·5	35·9
	Belgja	—	—	30·—
	Estonja	—	—	0·1
	Holandja	0·7	—	0·7
	Stany Zjedn. Am.	0·7	1·5	5·1
131/2	— **Biel cynkowa** (zinc white)	92·2	192·3	401·9
	Danja	—	—	19·—
	Egipt	—	12·8	14·—
	Estonja	—	32·5	32·5
	Finlandja	72·6	147·—	297·8
	Skeja	4·1	—	4·1
	Norwegja	3·4	—	26·8
	Palestyna	—	—	1·6
	Szwecja	12·1	—	12·1
132	— **Farby ołowiane** (lead dyes)	—	16·7	16·8
	Danja	—	—	0·1
	Łotwa	—	15·9	15·9
	Norwegja	—	0·8	0·8

VII. — Rudy, metale i wyroby z metali — 6.366·1 — 6.615 4 — 24804·5

(ores, metals & metal products)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
138/1	— **Rudy żelazne** (iron ores)	—	—	29·7
	Belgja	—	—	29·7
140/3	— **Szyny kolejowe** (rails)	5.091·8	5.115·5	17.664·6
	Brazylja	3.653·—	3.848·5	11.495·3
	Holandja	1.438·8	1.267·—	6.169·3
146/2	— **Ołów**	340·1	—	340·1
	Finlandja	340·1	—	340·1
147/4	— **Cynk** (zinc)	482·—	1.235·9	5242·5
	Anglja	97·5	378·6	1095·2
	Chiny	—	—	3·2
	Danja	—	0·1	116·2
	Finlandja	0·6	3·7	6·4
	Holandja	185·—	596·6	2878·7
	Japonja	—	26·9	26·9
	Niemcy	62·5	—	141·8
	Palestyna	—	—	3·3
	Stany Zjedn. Am.	106·4	—	395·8
	Szwecja	30·—	230·—	575·—
147/5	— **Blacha cynkowa** (zinc sheets)	—	39·7	476·7
	Anglja	—	16·1	26·8
	Danja	—	5·9	78·7
	Finlandja	—	1·4	1·9
	Indje Brytyjskie	—	—	3·2
	Japonja	—	—	169·4
	Niemcy	—	0·4	123·9
	Norwegja	—	15·9	25·3
	Szwecja	—	—	47·5
148/1a	— **Metale różne** (various metals)	—	—	12·—
	Anglja	—	—	12·—
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)	152·5	132·9	538·1
	Danja	—	1·4	4·8
	Estonja	5·—	—	5·—
	Finlandja	—	0·3	0·3
	Niemcy	0·5	6·6	16·—
	Norwegja	130·5	112·6	478·4
	Palestyna	16·5	12·—	28·5
	Szwecja	—	—	5·1

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-June)
153/1—10	**Wyroby stalowe i żelazne** (iron et steel products)	**226·4**	**2·2**	**273·8**
	Anglja	0·1	—	2·6
	Chiny	200·—	—	200·—
	Danja	7·4	—	5·7
	Estonja	1·9	1·4	4·1
	Finlandja	0·9	0·3	6·—
	Holandja	0·3	—	6·9
	Litwa	—	—	28·8
	Niemcy	15·6	0·5	16·5
	Norwegja	—	—	1·—
	Palestyna	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·3
157/1—50	**Maszyny, aparaty i części** (machinery)	**73·3**	**89·2**	**227·—**
	Anglja	38·9	85·4	149·3
	Australja	—	0·8	7·2
	Belgja	—	0·1	0·2
	Danja	3·6	—	6·3
	Egipt	—	—	0·1
	Finlandja	8·6	0·5	9·1
	Francja	0·8	—	0·8
	via Gdańsk	—	—	0·8
	Holandja	—	1·1	1·1
	Litwa	—	0·1	0·1
	Niemcy	17·9	1·2	19·7
	Palestyna	1·6	—	21·8
	Stany Zjedn. Am.	1·9	—	10·6

VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej

		Czerwiec	Maj	Od początku roku
VIII.	**Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares) w tem m. in.:	**559 9**	**880·8**	**5637 1**
176/2	**Celuloza** (cellulose)	**869·3**	**236·3**	**1·540·8**
	Egipt	1·3	—	386·—
	Stany Zjedn. Am.	868·—	236·3	1154·8
176/2	**Szmaty** (rags)	—	—	**23·6**
	Stany Zjedn. Am.	—	—	23·6
177/2 c	**Papa dachowa i inne** (cardboard & other)	—	**97·6**	**761·2**
	Egipt	—	97·6	761·2
177/4	**Papier i obcinki papierowe** (paper)	**678·9**	**536·1**	**3256·8**
	Anglja	2·2	—	2·2
	Egipt	676·7	534·3	3247·6
	Łotwa	—	1·8	1·8
	Palestyna	—	—	5·2
178/3	**Książki i broszury** (books)	**11·7**	**10·8**	**54·7**
	Afryka	—	—	0·3
	Anglja	—	1·1	6·5
	Belgja	—	0·2	0·2
	Danja	0·2	3·—	3·6
	Francja	0·3	—	0·3
	Finlandja	—	0·1	0·1
	Palestyna	—	—	1·8
	Holandja	0·3	—	1·2
	Stany Zjedn. Am.	10·9	6·4	40·7

IX. — Materjały i wyroby włókniste

		Czerwiec	Maj	Od początku roku
IX.	**Materjały i wyroby włókniste** (textiles & textile products) w tem m. in.:	**292·8**	**264 6**	**1162·9**
179/1	**Bawełna** (cotton)	**0·4**	**0·3**	**81·7**
	Anglja	0·2	—	0·3
	Danja	—	—	1·1
	Estonja	—	—	75·7
	Francja	—	—	0·2
	Łotwa	—	—	0·2
	Niemcy	0·2	0·3	3·—
	Szwecja	—	—	1·2

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)		*Maj* (May)		*Od początku roku* (January-June)	
179/3	— **Konopie** (hemp)		—		**2·5**		**2·5**
	Holandja	—		2·5		2·5	
179/3	— **Pakuły** (hards)		**41·3**		**82·3**		**230·7**
	Belgja	41·3		82·3		143·3	
	Holandja	—		—		87·4	
181/1	— **Wełna** (wool)		**1·6**		**0·5**		**2·1**
	Finlandja	1·6		0·5		0·2	
	Niemcy	—		—		—	
182/3	— **Odpadki bawełny** (cotton ods)		—		**0·4**		**0·4**
	Litwa	—		0·4		0·4	
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)		—		**7·9**		**25·4**
	Anglja	—		—		0·1	
	Estonja	—		1·7		1·7	
	Finlandja	—		0·5		0·5	
	Grecja	—		—		1·5	
	Holandja	—		1·7		14·9	
	Litwa	—		—		2·7	
	Niemcy	—		4.—		4·—	
185/5 c	**Przędza jedwabiu** (silk yarn)		**5·6**		**1·9**		**10·5**
	Danja	1·9		1·9		3·8	
	Holandja	3·7		—		6·7	
187—189	— **Tkaniny** (textiles)		**243·7**		**168·5**		**804·4**
	Afryka	—		3·9		4·7	
	Anglja	186·7		94·4		582·8	
	Belgja	—		4·3		6·3	
	Chiny	3·8		14·3		18·1	
	Danja	7·4		—		9·6	
	Egipt	—		1·—		0·8	
	Estonja	—		—		2·—	
	Finlandja	0·8		—		0·4	
	Holandja	27·4		20·3		87·—	
	Indje	—		—		0·3	
	Mandżurja	14·9		25·3		49·1	
	Marokko	—		—		0·4	
	Niemcy	2·4		4·1		35·6	
	Palestyna	0·3		0·7		3·5	
	Stany Zjedn. Am.	—		—		3·3	
	Szwecja	—		0·2		0·5	
190	— **Sznury** (ropes)		**0·2**		**0·3**		**2·5**
	Danja	0·2		0·3		0·7	
	Palestyna	—		—		3·—	
	Stany Zjedn. Am.	—		—		1·5	

X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione (various)

		Czerwiec (June)		Maj (May)		Od początku roku (January-June)	
X.	**Towary różne, oddzielnie niewymienione** (various)		**13·9**		**4·2**		**76·3**
	Anglja	4·7		0·6		54·1	
	Argentyna	—		—		0·1	
	Belgja	—		0·2		0·4	
	Danja	0·2		0·1		1·5	
	Egipt	4·4		—		5·4	
	Estonja	—		0·1		0·1	
	Finlandja	0·1		—		0·2	
	Francja	—		—		0·2	
	Holandja	0·6		0·2		1·8	
	Łotwa	—		0·3		0·5	
	Niemcy	0·2		0·1		1·1	
	Norwegja	0·3		—		0·3	
	Palestyna	—		—		0·5	
	Stany Zjedn. Am.	3·4		2·1		9·4	
	Szwecja	—		0·5		0·7	

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski
(total overseas traffic)

czerwiec 1933	469·093·8
maj 1933	481.874·2
czerwiec 1932	388.197·2
od początku roku 1933	2.620.475·3
od początku roku 1932	2.179.998·8

2. — Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem.

(coastal traffic, Danzig included)

Przywóz (imports)

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
	Przywóz (imports)	380·2	348·4	974·5
3/1 a	— **Mąka** (flour)	41·—	7·5	67·6
3/2	— **Kasza** (grits)	1·—	7·8	8·8
4/1	— **Krochmal** (starch)	—	0·8	0·8
4/2	— **Makaron** (macaroni)	3·6	2·3	14·4
5/1 b, e	— Warzywa (vegetables)	2·3	12·3	28·5
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)	—	—	0·1
12/1-2	— Orzechy (nuts)	—	0·1	0·1
18/1	— **Kawa** (coffee)	0·6	15·6	16·2
22/1	— Cukier (sugar)	0·6	—	0·6
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)	5·2	2·7	11·4
27/1	— **Napoje alkoholowe** (alcohols)	15·4	6·9	22·5
28/1	— **Wino** (wine)	0·3	0·6	0·9
34/2 a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)	0·4	29·2	29·6
35/1	— Ser (cheese)	0·6	0·3	0·9
37/1—2	— **Ryby** (fishes)	—	2·4	2·4
39/1 a	— **Jaja** (eggs)	—	0·2	0·2
43	— **Klej** (glue)	—	3·9	3·9
44/1	— **Jelita** (cassings)	10·—	4·7	18·5
51/1 a	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (row fats)	1·2	56·8	67·1
51/3	— Tran (whale-oil)	—	—	9·9
53	— Świece (candles)	0·1	—	0·8
55/1	— **Skóry** (skins and hides)	4·2	61·7	65·9
57/4-6	— Wyroby skórzane (tealter goods)	8·7	1·2	9·9
61/1	— Wyroby z drzewa (wood products)	93·8	0·6	96·7
61/2	— Meble gięte (bentwood furniture)	0·6	1·3	2·8
64/1	— Wyroby koszykarskie (basket wares)	—	0·1	0·1
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic prod.)	5·6	0·2	7·5
77/6-8	— Szkło (glass)	0·7	0·4	1·1
81	— **Oleje** (oils)	—	—	0·5
85/1	— **Smary** (lubricating oils)	0.3	—	1·2
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)	1·—	0·7	7·1
105/2	— Soda (soda)	10·2	—	10·2
112	— Przetwory chemiczne (chemicals)	10·4	—	16·8
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)	4·5	5·8	13·2
137/1	— **Farby** (colours)	—	0·5	0·5
147/5	— Blacha cynkowa (zinc sheets)	—	0·2	0·2
153/1—10	— **Wyroby stal. i żelazne** (iron and steel prod.)	78·5	39·1	193·8
157/1—50	— **Masz. i części** (machinery & parts)	0·2	0·4	0·9
177/4	— **Papier** (paper)	15·—	33·3	50·5
178/1—4	— **Książki i druki** (books)	0·1	0·1	0·2
181/1	— Wełna (wool)	—	—	72·8
182/3	— Odpadki bawełny (cotton odds)	0·5	0·4	0·9
187—189	— **Tkaniny** (textiles)	51·—	44·8	95·8
190	— **Sznury** (ropes)	—	0·9	1·6
	Różne (various)	11·7	2·8	20·1

Wywóz (exports)

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
	Wywóz (exports)	1312·7	1.061·3	4237·1
1/1 c	— **Kukurydza** (maize)	—	—	44·5
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	539·—	110·5	770·3
3/2	— **Kasza** (grits)	1·—	—	1·—
5/1 b, d	— **Warzywa** (greens)	0·4	—	0·4
6/3	— Owoce świeże (fresh fruits)	129·4	129·7	282·3
7/1	— Owoce suszone (dried fruits)	17·4	39·2	156·4
12/1-2	— Orzechy (nuts)	4·2	—	9·2
15/3	— **Korzenie** (spices)	11·1	33·4	132·7
18/1	— **Kawa** (coffee)	18·4	19·4	53·2
19/1	— **Kakao** (cocoa)	157·1	86·9	453·1
20/1	— **Herbata** (tea)	3·—	17·9	32·9
22/1	— **Cukier** (sugar)	47·1	81·8	159·1
24/2	— Konserwy owocowe (preseroed fruits)	0·5	—	0·5
37/2	— Ryby (fishes)	0·4	1·—	1·9
37/4	— **Śledzie** (herrings)	0·9	24·3	80·8
39/2	— Makuchy (vil cuhes)	2·5	5·—	7·5
43	— Klej i żelatyna (glue)	0·5	0·8	2·1
44/1	— Jelita (cassings)	—	—	1·7
45/3	— **Szczecina** (bristle)	—	—	5·1
51/1 a	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (row fats)	17·8	134·—	301·—
51/3	— Tran (whale-oil)	—	—	4·2
52/—	— Wosk (wax)	—	0·2	0·2
52/9	— Wazelina (vaseline)	—	0·9	0·9
55/1	— **Skóry** (skins)	—	—	34·5
58/2	— Drzewo egzotyczne (wood)	—	—	5·2

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
58/4 ab	— Kora drzewa korkowego (corkwoodbark)	—	—	8·1
61/2	— **Meble gięte** . . . . . (bentwood furniture)	—	1·1	1·4
62/2	— **Trawa morska** . . . (sea grass)	3·1	—	5·3
62/5—15	— Nasiona oleiste różne . (various oil seeds)	—	—	158·7
62/8	— **Pestki drzew owocow.** (fruit stones)	—	—	1·9
65/3	— **Gips**	—	0·5	0·5
71	— Materjały szlifiercze . (grinding materials)	10·4	—	20·5
73/1—5	— Wyroby ceramiczne . (ceramic products)	—	—	6·2
81	— **Oleje** . . . . (oils)	19·3	9·2	168·4
82/1	— Żywica . . . . . . (resin)	4·2	12·3	16·5
87/2	— Kauczuk . . . . . . (rubber)	49·6	53·5	121·7
88/1—6	— **Wyroby gumowe** . . (rubber gods)	—	1·1	1·1
94/—	— Talk . . . . (talc)	—	1·—	1·—
112—	— Przetwory chemiczne . (chemicals)	—	0·2	0·4
117	— **Tłuszcze i oleje rośl.** (vegetable oils et fats)	32·9	175·5	395·7
117/8	— Pokost . . . . (varnish)	4·—	19·1	25·4
119—120	— **Wyr. kosmetyczne** . . (cosm.)	—	0·1	0·1
124/2	— **Garbniki** . . . . . . (tanning extracts)	—	—	210·6
141/1	— Cyna . . . . (tyn)	8·4	—	8·4
141/1 a	— Miedź . . . . (copper)	—	45·8	183·—
142/1-3	— Żelastwo . . . . . . (sczap iron)	9·1	9·3	18·4
153/1—10	— **Wyroby żel. i stal.** . (iron et steel prod.)	25·2	2·1	39·9
157/1—50	— **Maszyny, apar. i części** (machinery)	—	0·1	0·1
179/1	— **Bawełna** . . . . . . (cotton)	167·8	36·7	204·5
177/4	— **Papier** . . . . (paper)	—	5·7	5·7
179/3	— Sizal . . . . (sisal)	—	1·9	9·5
181/1	— Wełna . . . . (wool)	—	—	39·8
182/3	— Odpadki bawełny. . . (cotton odds)	20·7	—	26·1
190	— Sznury . . . . . . (ropes)	6·4	—	6·4
—	— Różne . . . . (various)	1·4	0·6	11·1
	PRZYWÓZ i WYWÓZ razem (total)	**1.692·9**	**1.409·7**	**5.211·6**

3. — Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną

(river traffic)

Przywóz (imports)

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
	Przywóz (imports)	1.194·8	4.097·1	25.077·9
3/1 a	— **Mąka** . . . . (flour)	32·7	10·—	42·7
4/2	— **Makaron** . . . . . . (macaroni)	1·3	1·—	2·3
17·2	— Cykorja . . . . . . (Succory)	0·6	—	0·6
22/1	— **Cukier** . . . . . . (sugar)	751·1	3.527·9	24.054·2
24/2	— Konserwy owocow. . . (preserved fruits)	2·9	—	2·9
27/1	— Napoje alkoholowe . . (alcohols)	12·1	3·7	15·8
28/1	— **Wina** . . . . (wine)	—	0·6	0·6
34/2 a	— **Konserwy mięsne** . . (preserved meat)	0·1	1·4	1·5
34/5	— Ptactwo bite . . . . (poultry)	0·5	—	0·5
35/1	— Ser . . . . (cheese)	0·3	—	0·3
37/1 a	— **Ryby** . . . . (fishes)	—	0·6	0·6
37/4	— **Śledzie** . . . . . . (herrings)	2·1	—	2·1
43/—	— Klej . . . . (glue)	—	2·5	2·5
44/1	— Jelita . . . . (cassings)	1·1	—	1·1
55/1	— Skóry . . . . (skins)	9.7	0·2	9·9
37/1—5	— **Wyroby ceramiczne** . (ceramic products)	0·2	0·2	0·4
82/1	— Żywica . . . . (resin)	5·1	—	5·1
105/2	— **Soda** . . . . (soda)	306·—	510·—	816·—
112/	— Przetwory chemiczne . (chemicals)	—	1·3	1·3
119-120	— Artykuły kosmetyczne (cosmetics)	1·6	1·7	3·3
131/2	— Biel cynkowa . . . . (zine white)	—	0·3	0·3
153/1—10	— **Wyroby żel. i stalowe** (iron et steel prod.)	35·6	27·2	73·6
177/4	— **Papier** . . . . . . (paper)	1·5	—	1·5
181/1	— Wełna . . . . (wool)	10·2	—	10·2
187/189	— Tkaniny . . . . . . (textiles)	15·1	6·7	21·8
190	— **Sznury** . . . . . . (ropes)	—	0·9	0·9
—	— **Różne towary** . . . . (various)	5·—	0·9	5·9

Wywóz (exports)

poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
	Wywóz (exports)	2.910·4	2.138·3	5.995·-
2/1	— **Ryż wyłuszczony** . . (husked rice)	1.192·9	624·5	1·874·3
4/1	— **Krochmal** . . . . . (starch)	17·4	—	17·4
6/3	— Owoce świeże . . . . (fresh fruits)	58·6	4·3	64·2
7/1	— Owoce suszone . . . (dried fruits)	55·1	41·7	154·7
15/3	— **Korzenie** . . . . . . (spices)	35·—	5·6	58·3

poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-May)	poz. tar. cel.		*Czerwiec* (June)	*Maj* (May)	*Od początku roku* (January-May)
18/1	— **Kawa** (coffee)	16·2	3·4	39·9	82/1	— **Żywica** (resin)	40·8	—	73·8
19/1	— **Kakao** (cocoa)	73·4	21·2	137·—	85/1	— **Smary** (lubricatings oils)	60.7	—	71·3
20/1	— **Herbata** (tea)	7·4	2·9	19·5	87/2	— **Kauczuk** (rubber)	59·6	50·9	126·7
22/1	— Cukier (sugar)	—	30·2	30·2	91/1	— Siarka (sulphur)	—	15·—	15·—
37/2	— **Ryby** (fishes)	1·2	0·4	1·6	104/2 a	— **Chlorek magnezu** (chloride of magnezia)	2·1	—	2·1
37/4	— **Śledzie** (herrings)	16 6	13·—	78·6	117	— **Tłuszcze i oleje rośl.** (vegetable oils et fats)	128·4	123·3	264·8
39/2	— **Otręby** (bran)	—	—	2·—	117/8	— Pokost (varnish)	5·3	2·4	14·2
43/—	— Klej i żelatyna (glue)	1·6	—	2·7	137/1	— **Farby** (colours)	10·4	—	10·4
44/1	— Jelita (cassings)	21·8	19·5	41·3	141/1 a	— Miedź (copper)	77·8	737·8	830·6
51/1 a	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (row fats)	477·4	259·2	1.190·9	144/1	— **Cyna** (tin)	—	9·—	10·1
51/3	— Tran (whale-oil	—	—	12·2	153/1-10	— Wyroby stal. i żelazne (iron et steel products)	51·4	0·7	52·1
52/9	— Wazelina (vaseline)	1·9	—	2·8	167/1—50	— **Masz. apar. i części** (machineyr)	0·8	—	0·8
55/1	— **Skóry** (skins)	142·3	143·5	337·7	176/2	— Celuloza (cellulose)	—	—	20·4
58/2	— Drzewo egzotyczne (wood)	—	18·4	51 7	177/3	— **Fibra** (fibre)	0·1	1·4	1·5
58/4 ab	— Kora drzewa korkowego (cork woodbark)	—	—	18·1	179/1	— **Bawełna** (cotton)	253·8	—	253·8
5—15	— **Nasiona oleiste** (oil seeds)	51·9	—	51·9	179/3	— **Sisal** (sizal)	0·3	4·1	4·4
62/8	— **Pestki drzew owocow.** (fruit stones)	3·—	—	3·—	181/1	— Wełna (wool)	—	5·5	5·5
68/7	— Muszle (shell)	23·9	—	23·9		— Różne (various).	9·—	0·4	11·2
81	— Oleje (oils)	12·4	—	12·4		**PRZYWÓZ i WYWÓZ razem** (total)	4.105·2	6.235·4	31.072·9

4 — Ogólny obrót towarowy

(general goods turnover)

czerwiec 1933	474.891·9
maj 1933	489.519·3
czerwiec 1932	400.578·9
od początku roku 1933	2.656.759·8
od początku roku 1932	2.206.677·4

IV. — RUCH PASAŻERÓW
(passenger traffic)

Ruch zamorski

	PRZYJECHAŁO (passenger incoming)					WYJECHAŁO (passenger outgoing)				
	czerwiec				maj	czerwiec				maj
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA	16	17	16	49	26	29	53	55	137	131
Hull	—	—	—	—	—	—	14	—	14	8
Leith	—	1	—	1	—	—	—	—	—	123
Londyn	16	16	16	48	26	29	39	55	123	—
BELGJA	—	—	—	—	—	6	—	—	6	—
Antwerpja	—	—	—	—	—	6	—	—	6	—
DANJA	—	547	1	548	12	—	520	—	520	—
Kopenhaga	—	547	—	547	12	—	520	—	520	—
Skiwe	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
ESTONJA	—	—	—	—	—	3	—	1	4	—
Tallin	—	—	—	—	—	3	—	1	4	—
FINLANDJA	22	—	7	29	14	—	—	—	—	—
Helsingfors	22	—	7	29	14	—	—	—	—	—
HOLANDJA	43	—	—	43	22	—	—	—	—	1
Amsterdam	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	43	—	—	43	22	—	—	—	—	1
NIEMCY	—	—	—	—	1	3	—	—	3	3
Hamburg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3
Szczecin	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—
NORWEGJA	1	—	—	1	4	3	—	—	3	—
Moss	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—
Oslo	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Sarpsborg	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Stavanger	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
STANY ZJEDN. AM.	2	563	—	565	626	—	128	—	128	204
New York	2	563	—	565	626	—	128	—	128	204
SZWECJA	5	10	2	17	8	—	4	—	4	9
Gotheborg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Halmstad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar	5	10	—	15	—	—	4	—	4	—
Karlshamn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Karlskrona	—	—	—	—	7	—	—	—	—	7
Limhamn	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Varberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem:	89	1137	26	1252	713	44	705	56	805	348

CZĘŚĆ NIEURZĘDOWA

Kronika portowa

Czechosłowacki dziennik „Narodni Listy“ przygotowuje specjalny numer gdyński, który będzie poświęcony sprawom Gdyni i wybrzeża polskiego.

Inspekcja portów w Helu i Jastarni.

Dnia 18. VI. Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowski przeprowadził inspekcję portów w Helu i Jastarni w związku z prowadzonemi robotami budowlanemi oraz w związku ze Świętem Morza.

Znaczne zwiększenie transportów bawełny przez Gdynię.

Norweski statek motorowy „Tampa“ należący do linji „Golf Gdynia Line“, która utrzymuje regularną i bezpośrednią komunikację z portami Golfu meksykańskiego przywiózł bezpośrednio do Gdyni z kilku portów zatoki Meksykańskiej duży ładunek bawełny, wynoszący 10.300 bel. Połowa tego transportu przeznaczona jest na skład konsygnacyjny i została złożona w porcie gdyńskim do magazynu bawełnianego, druga połowa przewieziona została kolejami dla polskiego i częściowo czechosłowackiego przemysłu bawełnianego.

Należy zaznaczyć, że jest to największy transport bawełny, jaki dotychczas nadszedł jednorazowo do portu gdyńskiego bezpośrednio z krajów produkcji.

Pierwszy transport rudy cynkowej przez Gdynię.

Dnia 22. VI. po południu wyładowano przy nabrzeżu szwedzkiem transport rudy cynkowej z norweskiego statku „Trolla“, który przywiózł do Gdyni 2.300 ton tej rudy z fiordu norweskiego Mo-i-Ranen. Wzdłuż wybrzeży tego fiordu znajdują się dość bogate kopalnie rud cynkowych, które ładuje się na statki nie przez porty lecz wprost z wybrzeży fiordu.

Jest to pierwszy próbny transport rudy cynkowej, jaki przechodzi przez porty polskie, gdyż dotychczas huty polskie korzystały wyłącznie z rud cynkowych, pochodzących ze Śląska polskiego i niemieckiego. Należy się spodziewać, że odtąd podobne transporty dla naszych hut będą nadchodziły przynajmniej raz na miesiąc.

Zebranie Rady Nadzorczej Banku Cukrownictwa.

Dnia 26. VI. odbyło się w sali Domu Zdrojowego w Gdyni zebranie Rady Nadzorczej Banku Cukrownictwa pod przewodnictwem prezesa P. J. Żychlińskiego. Rada wybrała Gdynię jako miejsce zebrania, aby członkowie mogli na miejscu się zapoznać szczegółowo z wszystkiemi inwestycjami, jakie w porcie zostały przez Bank Cukrownictwa dokonane. Jednocześnie Rada Nadzorcza rozpatrywała projekty dalszych inwestycyj, które w najbliższych miesiącach będą zrealizowane.

Nowe inwestycje w porcie gdyńskim.

Magazyn Cukroportu.

W mies. czerwcu Bank Cukrownictwa rozpoczął budowę nowego magazynu drobnicowego („Cukroport“) w pierwszej linji nabrzeża Stanów Zjednoczonych. Magazyn ten posiadać będzie szerokości 50 m. oraz długości 192 m. Wyglądem zewnętrznym będzie zbliżony do sąsiadującego z nim magazynu drobnicowego Nr. 6.

Całkowite ukończenie budowy przewidziane jest na koniec listopada b. r.

Magazyn długoterminowy dla bawełny.

Urząd Morski rozpoczął budowę magazynu dla długoterminowego składowania bawełny. Budynek ten o rozmiarach 248 m. długości i 34 m. szerokości wzniesiony będzie w drugiej linji nabrzeża na molo Amerykańskiem, naprzeciw istniejącego magazynu drobnicowego Nr. 6. (obecnie bawełnianego). Ukończenie budowy przewidziane jest w drugiej połowie listopada rb.

Rozporządzenie o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

W dzienniku ustaw Nr. 44 z dnia 23 czerwca 1933 r. ukazało się rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Zagranicznych o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

Rozporządzenie powyższe zawiera przepisy, dotyczące: przeznaczenia wolnego obszaru celnego, przywilejów celnych, obrotu towarowego między wolnym obszarym celnym, a resztą polskiego obszaru celnego, składów do przechowywania towarów, zakładów przemysłowych, handlu, zakładów spożywczych na terenie wolnego obszaru, przedsiębiorstw zaopatrywania statków, zamieszkiwania na wolnym obszarze celnym oraz wstępu na ten obszar, odprawy celnej, czasu korzystania z wolnego obszaru celnego i statystyki obrotu w wolnym obszarze.

Organizowanie nowego przedsiębiorstwa żeglugowego.

Firma czechosłowacka Bat'a ma zamiar założyć w Gdyni własne przedsiębiorstwo żeglugowe. Wstępne przygotowania już rozpoczęto.

Nowa linja regularna.

Firma Bergenske Baltic Transports Ltd. Sp. z o. o. w Gdyni reprezentująca armatora Robert M. Sloman jr. — Hamburg — Mittelmeer Linie zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję regularną, łączącą Gdynię i Gdańsk z portami śródziemnomorskimi hiszpańskimi, francuskimi i włoskimi.

Linja powyższa współpracuje z linją Svenska Lloyd w Göteborgu.

Uroczyste odsłonięcie tablicy na latarni morskiej w Rozewiu ku czci Stefana Żeromskiego.

W dniu 30 czerwca 1933 r. staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyło się uroczyste odsłonięcie tablicy pamiątkowej ku czci Stefana Żeromskiego, którego imieniem nazwano latarnię morską w Rozewiu.

Na tablicy umieszczony został napis o następującej treści: „Ku czci niezapomnianego piewcy Bałtyku, który w mrokach narodowej nocy wskazywał drogi do niepodległości, a w wolnej Polsce budził miłość do morza — źródła wielkości i potęgi morza.

Na wieczną rzeczy pamiątkę latarnię tę na wniosek Ligi Morskiej i Kolonjalnej, decyzja Rządu Rzeczypospolitej — w dniu Święta Morza 29 czerwca 1933 r. nazwano latarnię im. Stefana Żeromskiego".

Na uroczystość przybyli Minister Przemysłu i Handlu, Dr. F. Zarzycki, jako delegat Rządu, Prezes Zarządu Głównego Ligi Morsk. i Kol. Generał Gustaw Orlicz-Dreszer, Dowódca Floty Kontradmirał Józef Unrug, Komisarz Rządu Mgr. Fr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowski, Starosta Morski S. Wendorff, płk. Abraham oraz inni reprezentanci władz i delegaci Ligi Morsk. i Kol., a także licznie zgromadzona publiczność bawiąca obecnie na wybrzeżu. U podnóża latarni ustawił się szwadron 12 pułku szwoleżerów z własną orkiestrą. Latarnia udekorowana była girlandami z zieleni oraz flagami.

P. Minister Zarzycki po przemówieniu, przy dźwiękach hymnu narodowego dokonał odsłonięcia tablicy, następnie przemawiał kurator B. Chrzanowski i generał Gustaw Orlicz-Dreszer, podkreślając zasługi wielkiego piewcy Bałtyku.

Wycieczka ss. „Polonia" na fjordy Norwegji.

Dnia 3 lipca w południe o g. 13-ej odjechał z portu gdyńskiego polski statek transatlantycki „Polonia" z wycieczką turystyczną na fjordy Norwegji, zabierając na swym pokładzie 530 pasażerów. W podróży swojej ss. „Polonia" zawinęła do kilku portów m. i. Kopenhagi, Bergen, Trondhjem, Tromso.

Nowy ładunek ryżu dla Łuszczarni w Gdyni.

Do portu gdyńskiego zawinął angielski statek „Clan Nacfadyen„, który przywiózł bezpośrednio z Indyj ładunek ryżu nie łuszczonego wynoszący 7925 t. dla Łuszczarni Ryżu.

Odjazd statku szkolnego „Dar Pomorza"

Dnia 6 lipca rano żagl. „Dar Pomorza" rozwinął żagle i opuścił port gdyński, udając się z wychowankami Szkoły Morskiej w drugą podróż ćwiczebną po Bałtyku. W czasie tej podróży statek szkolny zawinie do Helsinek w Finlandji, gdzie zatrzyma się przez kilka dni. Zakończenie ćwiczeń i powrót „Daru Pomorza" do Gdyni nastąpi w pierwszych dniach sierpnia.

Przyjazd floty łotewskiej do Gdyni.

W końcu bieżącego miesiąca spodziewany jest przyjazd floty łotewskiej do Gdyni, która zatrzyma się tutaj przez kilka dni.

Wielkie zawody żeglarskie Gdynia — Bornholm.

W czerwcu odbyły się wielkie morskie regaty żeglarskie na trasie Gdynia—Bornholm. Do zawodów stanęło 9 yachtów w dwu grupach. Uwzględniając obciążenia wpływające z różnej wielkości yachtów i ich ożaglowania — w grupie pierwszej pierwszą nagrodę zdobył yacht „Jurand" (kapitan dr. Czarnecki przed „Mohortem" i „Temidą II". W grupie drugiej pierwszą nagrodę otrzymał yacht „Irka" (kapitan Konarski), druga nagroda przypadła „Chochlikowi", trzecia „Orionowi". Za najlepszy start nagrodę zdobył yacht „Switeź". Nadmienić wypada, że biorący w zawodach udział yacht „Orion", który w drodze powrotnej zatonął szedł pod dowództwem doświadczonego żeglarza, kapitana Marynarki Handlowej Dejczanowskiego. Załogę yachtu przywiózł niemiecki statek Phylades do Gdyni.

Okręty Floty Wojennej Szwedzkiej i Angielskiej w Gdyni.

W czerwcu bawiły w Gdyni dwa pancerniki szwedzkie „Gustaw V" oraz „Drottning Victorja" pod dowództwem admirała Tamm'a oraz dwa kontrtorpedowce angielskiej marynarki wojennej H. M. S. „Venetia" pod dowództwem komandora porucznika S. C. Creve-Read i H. M. S. „Viceroy" pod dowództwem komandora A. H. B. Day. Załogi szwedzkich i angielskich okrętów rozegrały z reprezentacją marynarki wojennej polskiej towarzyskie zawody fotbalowe, przyczem w obu wypadkach zwycięstwo nad gośćmi osiągnęli gospodarze.

Konferencja polsko-czechosłowacka w sprawie przewozów kolejowych.

Wzmagający się obrót towarów pomiędzy Czechosłowacją a Polską i jej portami wysunął konieczność jak największego usprawnienia przewozu towarów we wzajemnym ruchu kolejowym i usunięcia zbytecznych formalności, hamujących przewóz towarów. W tym celu z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji zwołano konferencję do Gdyni na dzień 11, 12 i 13 bm., która obradowała w gmachu Urzędu Morskiego pod przewodnictwem naczelnika wydziału Ministerstwa Komunikacji dr-a R. Zawojskiego. W skład konferencji wchodzili przedstawiciele Ministerstwa Żeleznictw w Pradze, Ministerstwa Komunikacji, Dyrekcji O. K. P. w Gdańsku i w Krakowie oraz delegacji Rady Portu w Gdańsku, Urzędu Morskiego w Gdyni i Żeglugi Polskiej.

W wyniku obrad konferencja opracowała projekt przepisów zarówno w zakresie ruchowym jak i handlowym oraz przygotowała wnioski do właściwych władz i urzędów, mające na celu usunięcie zbytecznych formalności przy przewozie towarów, odprawie celnej itp.

Nowa linia okrętowa.

W Gdyni powstała nowa linja okrętowa, która połączy port Gdyni z portem Leith w Szkocji za pomocą stałej komunikacji (statki będą kursowały raz na tydzień). Nowa linję uruchomiło Angielskie Tow. Okrętowe „Currie" reprezentowane w Gdyni przez Agencję Okrętową „F. G. Rainhold". Bezpośrednia komunikacja ze Szkocją ma doniosłe znaczenie dla firm jajczarskich.

Goście zagraniczni i krajowi w porcie gdyńskim

Eksperci Ligi Narodów w Gdyni.

W Gdyni bawili eksperci Ligi Narodów p. Dr. J. A. Nederbragt oraz p. S. Häusermann w towarzystwie p. Nacz. Siebeneichena z Komisarjatu Generalnego Rzeczp. Polskiej w Gdańsku. Eksperci zwiedzili port gdyński, urządzenia przeładunkowe oraz Chłodnię i magazyny bawełniane.

Dziennikarz angielski w Gdyni.

Na pokładzie statku „Baltonia" przyjechał do Gdyni redaktor największego angielskiego pisma żeglugowego „The Syren and Shipping Illustrated Weekly" p. G. W. P. M. Lachlan z małżonką. Gość zwiedził szczegółowo port gdyński na motorówce „Syrena" w towarzystwie Kapitana Portu p. Kmdr. Kańskiego i żywo interesował się pracą oraz szybkim rozwojem portu.

Parlamentarzyści jugusłowiańscy w Gdyni.

Dnia 14 VI. przybyła do Gdyni wycieczka Parlamentarzystów jugosłowiańskich. Na czele wycieczki stał minister Orga Andjelinovic.

Wycieczka Zjazdu Stowarzyszenia Elektryków Polskich i Czechosłowackich.

Dnia 14. VI. przyjechała do Gdyni wycieczka Zjazdu Stowarzyszenia Elektryków Polskich i Czechosłowackich w liczbie 430 osób. Wycieczka zwiedziła miasto, port i najciekawsze instalacje elektryczne. Odpowiednich wyjaśnień dla poszczególnych grup udzielali inżynierowie z Urzędu Morskiego oraz Miejskich Zakładów Elektrycznych. Po południu wycieczka udała się statkiem „Gdańsk" na Hel.

Harcerska sztafeta kajakowa ze Śląska do Gdyni.

W niedzielę, dnia 18 VI., o godzinie 12-tej w południe przybyła do Gdyni harcerska sztafeta kajakowa, która prze-

wiozła drogą wodną bryłę węgla z Śląska do Gdyni. Na przystani Żeglugi Polskiej spotkali sztafetę reprezentanci miejskich władz i społeczeństwa z kontradmirałem J. Unrugiem i Komisarzem Rządu Fr. Sokołem na czele. W imieniu harcerstwa przdmówił do zebranych przewodniczący Związku Harcerstwa Polskiego Dr. M. Grażyński, Wojewoda śląski przekazując przewiezioną bryłę węgla przedstawicielowi siły zbrojnej nad wybrzeżem polskiego Bałtyku kontradmirałowi Unrugowi, który z kolei oddał symboliczną bryłę kapitanowi portu gdyńskiego G. Kańskiemu. W końcu odebrał bryłę komendant miejscowego hufca harcerskiego celem umieszczenia jej w muzeum Państwowej Szkoły Morskiej.

Wizyta dziennikarza duńskiego.

Dnia 19. VI. przyjechał na pokładzie statku „Vendia" z Kopenhagi do Gdyni dziennikarz duński Redaktor Folmer Wisti, który udał się do Warszawy jako korespondent szeregu pism duńskich. Redaktor Wisti bawił już porzednio w Polsce przez kilka miesięcy i pisał szereg obszernych artykułów o porcie gdyńskim i stosunkach polsko-gdańskich. Obecnie p. Wisti interesuje się specjalnie zagadnieniem spółdzielczości w Polsce oraz zagadnieniem udziału portu w życiu spółdzielczem.

Kontrtorpedowce angielskie w Gdyni.

Dnia 20. VI. o godzinie 8-mej rano zawinęły do portu gdyńskiego 2 kontrtorpedowce angielskie H. M. S. „Viceroy" i H. M. S. „Venetia", które stanęły w basenie Prezydenta przy nabrzeżu Wilsonowskiem. Na spotkanie kontrtorpedowców wyjechał oficer komplementacyjny z Dowództwa Floty. W godzinach przedpołudniowych dowódcy obydwóch kontrtorpedowców w towarzystwie wicekonsula angielskiego w Gdyni złożyli wizyty: Komisarzowi Rządu, dowódcy Floty oraz Dyrektorowi Urzędu Morskiego, którzy rewizytowali gości tego samego dnia po południu. Pobyt obydwóch kontrtorpedowców w Gdyni trwał do 26. VI. W tym czasie dozwolone było zwiedzanie angielskich jednostek floty wojennej dla publiczności.

Dnia 23. w południe grupa starszych oficerów z angielskich kontrtorpedowców bawiących w Gdyni zwiedziła Chłodnię, Łuszczarnię, Olejarnię oraz wszystkie baseny portowe i urządzenia przeładunkowe na holowniku „Ursus" w towarzystwie Dyrektora Urzędu Morskiego, który udzielił gościom wszelkich wyjaśnień.

Przyjazd Naczelnika Wydziału Żeglugowego.

Dnia 25. VI. przyjechał do Gdyni w sprawach służbowych Naczelnika Wydziału Żeglugowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Feliks Rostkowski, który obecnie pełni obowiązki Dyrektora Departamentu Morskiego.

Sekcja Higjeny Ligi Narodów w Gdyni

Bawiąca w Polsce Sekcja Higjeny przy Lidze Narodów przyjechała 26 czerwca po południu z Poznania do Gdyni. W skład sekcji wchodziło 19 lekarzy z różnych państw. Gości powitał na dworcu komitet lokalny z przedstawicielem Komisarjatu Rządu p. Dr. Parnowskim i przedstawicielem Związku Lekarzy p. Dr. Skowrońskim na czele. Po przywitaniu goście odjechali do hotelu Polska Riviera i po krótkim wypoczynku udali się na przystań Żeglugi Polskiej, skąd holownikiem „Żubr" zwiedzili port i jego urządzenia. Wieczorem członkowie Sekcji Higjeny podejmowani byli obiadem przez Związek Lekarzy w restauracji Polskiej Riviery.

W Gdyni goście zwiedzili obóz kwarantannowy w Babim Dole, szpital Marynarki Wojennej oraz miejskie urządzenia asenizacyjne. Po zwiedzeniu Gdyni goście odjechali do Warszawy

Wizyta w Urzędzie Morskim.

W dniu 28 czerwca złożył wizytę w Urzędzie Morskim Jego Ekselencja Ks. Biskup Chełmiński Dr. Okoniewski w towarzystwie Ks. Prałata Roszczynialskiego i Ks. Dziekana T. Turzyńskiego. Tego samego dnia Dyr. Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowski, rewizytował J. E. Księdza Biskupa na plebanji.

Przyjazd Floty Szwedzkiej do Gdyni.

Dnia 28. VI. przyszły do Gdyni 2 pancerniki Floty Królewskiej Marynarki Szwedzkiej: „Gustaf V" i „Drotting Victoria". Na spotkanie floty wyjechał oficer komplementacyjny z Dowództa Floty. Obydwa pancerniki stanęły na redzie portu gdyńskiego. Okręt flagowy szwedzki po zakotwiczeniu oddał salut narodowy, składający się z 21 strzałów dla bandery polskiej O. R. P. „Bałtyk" zwrócił salut szwedzki również 21 strzałami. Następnie okręt admiralski szwedzki i O. R. P. „Bałtyk" wymieniły saluty dla flagi Dowódcy Floty i flagi admiralskiej szwedzkiej po 13 strzałów. Z kolei Dowódca zespołu szwedzkiego Kontradmirał Fabian Tam złożył wizyty Dowódcy Floty p. Kontradmirałowi J. Unrugowi, Komisarzowi Rządu p. Mgr. Fr. Sokołowi i Dyrektorowi Urzędu Morskiego p. Inż. St. Łęgowskiemu, którzy tego samego dnia rewizytowali gościa na okręcie „Gustaw V".

Karol Radek w Gdyni.

Bawiący w Polsce naczelny redaktor oficjalnego organu sowieckiego „Izwiestja" Karol Radek przyjechał 12 bm. z Warszawy do Gdyni w towarzystwie naczelnego redaktora agencji „Iskra" p. pułk. Wyżła-Ściężyńskiego oraz korespondenta PAT'a i Gazety Polskiej na Sowiety p. Bersona. Goście zatrzymali się w Domu Zdrojowym, złożyli wizytę Komisarzowi Rządu w Gdyni, a następnie zwiedzili szczegółowo Chłodnię, Łuszczarnię Ryżu, Olejarnię, urządzenia przeładunkowe i objechali cały port na motorówce „Syrena". W czasie zwiedzania portu wyjaśnień udzielał Kapitan Portu p. Kański.

Pobyt P. Ministra Przemysłu i Handlu w Gdyni.

Dnia 28. VI. wieczorem przyjechał do Gdyni Pan Minister Przemysłu i Handlu Dr. F. Zarzycki w towarzystwie Naczelnika Wydziału Żeglugowego F. Rostkowskiego, Naczelnika Wydziału Prezydjalnego Inż. St. Arczyńskiego, Naczelnika Wydziału Rybackiego Dr. F. Lubeckiego i Radcy J. Barańskiego.

W dniu Święta Morza Pan Minister Zarzycki brał oficjalny udział w uroczystościach, gdzie reprezentował Rząd. Następnego dnia (30. VI.) P. Minister odbył inspekcję portu zwiedzając Chłodnię, tereny wolnej strefy oraz Urząd Rybacki.

Wycieczka czechosłowacka z Morawskiej Ostrawy.

Dnia 3. bm. popołudniu przyjechała z Warszawy do Gdyni wycieczka czechosłowacka z Morawskiej Ostrawy w liczbie około 100 osób. Wycieczka powyższa zorganizowana została przez Towarzystwo Polsko-Czechosłowackie w Morawskiej Ostrawie, kierownikami jej byli prezes Twa. p. dr. Kral oraz sekretarz zarządu p. dr. Nowotny. W skład wycieczki wchodził również burmistrz miasta Morawskiej Ostrawy oraz poseł na Sejm p. Jan Prokeš. Gości powitał na dworcu specjalny komitet z p. Mecenasem Janickim na czele. W pierwszym dniu pobytu uczestnicy wycieczki zwiedzili miasto, w drugim dniu pobytu zwiedzili port i urządzenia portowe, a w trzecim dniu udali się statkiem Żeglugi Polskiej na Hel.

Dnia 5. bm. wycieczka odjechała z Gdyni w dalszą drogę celem zwiedzenia Bydgoszczy, Torunia, Poznania i Katowic.

Wizyta wicewojewody pomorskiego w Urzędzie Morskim.

W dniu 6. lipca r. b. złożył wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego oraz zwiedził port gdyński wicewojewoda pomorski p. dr. Mieczysław Seydlitz.

Wycieczka kursu instruktorów Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W Gdyni bawiła wycieczka kursu instruktorów propagandowych Ligi Morskiej i Kolonjalnej w liczbie 170 osób, celem szczegółowego zwiedzenia portu i zapoznania się z jego urządzeniami.

Zwiedzanie portu poprzedzone było specjalnym wykładem dla uczestników kursu o rozwoju i obrotach portu gdyńskiego, wygłoszonym przez p. Koselnika z Urzędu Morskiego.

W programie kursu instruktorów przewidziane są jeszcze 4 podobne wycieczki rekrutujące się z pośród inteligencji poszczególnych kół z całego kraju.

Wycieczka Czechosłowackiego Związku Kolejarzy.

W Gdyni bawiła wycieczka turystyczna Czechosłowackiego Związku Kolejarzy z Karwiny. Po zwiedzeniu miasta, portu i wybrzeża wycieczka udała się w dalszą podróż po Polsce celem zwiedzenia Poznania, Krakowa i Katowic.

Pan Prezydent Rzplitej na wybrzeżu.

W dniu 5 bm. przybył do Gdyni wraz ze świtą i najbliższą rodziną Pan Prezydent Rzeplitej profesor Jgnacy Mościcki. Dostojnego gościa powitał na granicy miasta Komisarz Rządu Sokół, poczem pan Prezydent udał się na molo rybackie, gdzie po powitaniu przez Dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego, Dyr. Żeglugi Polskiej Kollata, Komandora Frankowskiego Dow. Obr. Wybrzeża wsiadł na statek „Gdynia". P. Prezydent zamieszkał na statku i podczas dwutygodniowego pobytu na morzu zwiedza półwysep Hel i wybrzeże.

Przyjazd Naczelnika Wydziału Rybackiego.

Dn. 9 bm. przyjechał do Gdyni w sprawach służbowych Naczelnik Wydziału Rybackiego z Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Dr. Fr. Lubecki. W dniu 10 bm. p. Naczelnik Lubecki wyjechał na Hel w towarzystwie Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego p. Hryniewieckiego celem inspekcji portu rybackiego.

Wizyta pana premjera w Gdyni.

W lipcu rb. bawił na święcie „Straży Przedniej" pan premjer Janusz Jędrzejewicz. Podczas bytności w Gdyni p. premjer w towarzystwie wyższych urzędników państwowych dokonał inspekcji portu i zwiedził przedsiębiorstwa portowe

Połowy ryb morskich w miesiącu czerwcu r. b.

Pomimo dobrej pogody, intensywność połowów czerwcowych przy codziennych prawie wyjazdach na morze, była dość słaba. Czerwiec narówni z majem zalicza się do najmniej korzystnych dla rybaków miesięcy w roku. Całe rybołóstwo w tym miesiącu opiera się właściwie na jednym gatunku — płastugach, i dobre czy złe połowy tych ryb decydują o dochodowości rybołóstwa.

W czerwcu ogólna zdobycz ryb utrzymała się na wysokości połowów majowych, naogół bardzo słabych. Wartość obniżyła się jeszcze bardziej, głównie wskutek zakończenia połowów łososi oraz ryb słodkowodnych. Te dwa gatunki łowiono w maju jeszcze nieźle, a że są to ryby cenniejsze — wpływają wydatnie na zwyżkę wartości miesięcznej zdobyczy.

W rybołóstwie płastugowem (flondrowem) w czerwcu bierze udział wielu rybaków z całego wybrzeża. Ci którzy posiadają kutry — łowią włókami — inni stawiają sieci, haczyki lub próbują poławiać włókami ręcznemi. W miesiącu sprawozdawczym każdym z tych narzędzi łowiono potrosze — najwięcej jednak zdobyczy osiągnięto włókami ciągnionemi za kutrami. Całe rybołóstwo czerwcowe odbywało się na wodach przybrzeżnych. Dalej na Bałtyk rybacy nie wyjeżdżali.

Zdobycz śledzi wiosennej rasy była niewielka. Na początku miesiąca trzymały się one w pobliżu brzegów stałego lądu, od Orłowa po Rewę. W końcu miesiąca główne połowy odbywały się przy cyplu helskim. Poławiane śledzie były duże i poszukiwane przez handlarzy, którzy rozsprzedawali rybę głównie wśród letników.

Od połowy miesiąca rozpoczęto poławiać węgorze więcierzami. Do tego czasu poławiano na haczyki. Z dotychczasowej zdobyczy nie można jeszcze wnioskować, jaki będzie tegoroczny sezon, choć zapowiada się nieźle.

Natomiast stosunkowo dobrze łowiono w czerwcu wątłusze, których zdobycz w stosunku do maja podwoiła się. Inne gatunki ryb nie odgrywały w rybołóstwie czerwcowem wydatniejszej roli. Pewien wyjątek mogły stanowić jedynie węgorzyce, okonie, płocie i szczupaki, które w paru miejscowościach stanowiły podstawowe rybołóstwo.

Ceny na ryby w związku z napływem letników i wycieczek kalkulowały się dość pomyślnie. Detaliczny handel rybą był ożywiony. Prawie całą zdobycz miesięczną rozsprzedano na wybrzeżu. W czasie kilkudniowego Swięta Morza — rozsprzedano spore ilości wędzonych flonder i węgorzy, jak również gotowych konserw rybnych. Wędzarnie na całem wybrzeżu były nieczynne, za wyjątkiem kilku dni przed „Swiętem Morza".

Połowy czerwcowe według gatunków przestawiały się jak niżej:

Ogółem złowiono:		181.870 kg	ryb. wartości	78.510 zł
a w tem:	płastugi	128.880 kg	„	48.260 zł
	wątłusze	24.710 kg	„	7.413 zł
	węgorzyce	12.430 kg	„	6.215 zł
	węgorze	6.880 kg	„	10.320 zł
	słodkowodne	6.110 kg	„	4.694 zł
	inne	2.860 kg	„	1.608 zł

Z całkowitych połowów 14.960 kg ryb dostarczono do wędzarń 77.630 kg. wywieziono do Gdańska 89.280 kg, rozsprzedano w stanie świeżym na rynkach wybrzeża.

Rynek frachtowy

Sprawozdanie z rynku frachtowego za miesiąc czerwiec 1933 r.

We frachtowaniu w miesiącu czerwcu panowało dość znaczne ożywienie. Znaczne zapotrzebowanie tonażu jeszcze na czerwiec wywołało wzrost poziomu płaconych frachtów. Wzrost wynosił 10% a nawet w niektórych wypadkach dochodził do 20%. Nawet w obecnej chwili otrzymanie tonażu z bliską datą ładowania sprawia znaczne trudności i za tonaż taki płacone są odpowiednie wyższe stawki. Również na miesiąc lipiec znajduje się dość znaczna ilość ładunków jeszcze niezafrachtowanych. W kołach armatorów szczególnie skandynawskich spotkać się można często ze zdaniem, że pertraktacje między Anglją a Rosją doprowadzą do pomyślnego rezultatu i wówczas wzrośnie jeszcze bardziej zapotrzebowanie na tonaż po odpowiednio wyższych stawkach frachtowych.

Anglja.

Statki poszczególnych linij były jak dotąd w całości zajęte, a nawet zapotrzebowanie na tonaż nie mogło być pokryte. Zjawisko to tłumaczy się przedewszystkiem wstrzymaniem importu towarów rosyjskich do Anglji i pokrywaniem zapotrzebowania w innych krajach.

Poza statkami linjowymi znane są następujące kontrakty zawarte w okresie sprawozdawczym:

1 niemiecki i 1 duński statek o tonażu 650/700 std. każdy z Gdańska do Hull (Victoria Doch) dla mieszanego ładunku drzewa po stawce sh 34/- na warunkach „Baltwood gros"
1 niemiecki statek 350 stds.
1 „ 600
1 duński „ 600 „ z Gdańska do Londynu S. C. D z ładunkiem mieszanym drewna po stawce sh 30/9 na warunkach „Baltwoog net"
1 duński statek 450 stds. do Grimsby z ładunkiem D. B. B. po stawce 34/- na warunkach „Baltwood gros"
1 duński statek 1000 stds. z Gdańska do Preston i Liverpool z ładunkiem mieszanym drewna po stawce 40/-
1 duński statek 1000 stds. z Gdańska do Garston po stawce 42/6

Z Gdyni wykonano następujące kontrakty:

1 duński statek	650	stds.	do Londynu S.C.D. po stawce	28/6	Balt-
1 niemiecki „	700	„	„ „ „ „	28/-	wood
1 szwecki „	600	„	„ „ „ „	27/6	net
1 duński „	450	„	„ Hull Victoria Dock „	30/-	
1 niemiecki „	375	„	„ „ „ „	30/-	
1 duński „	750	„	„ Garston „	38/6	
1 niemiecki „	200	„	„ Southampton „	40/-	
1 holend. „	120	„	„ Bristol „	41/-	
1 duński „	1000	„	„ dwuch portów wybrzeża zachod „	38/-	
1 szwecki „	800	„	„ Garston (ładunek częśc.)	42/6	
1 duński „	420	sąż.	kopalniaków do Tyne Dock	34/-	p. i. f.
1 norweski „	600	stds.	do dwuch portów wybrzeża zach.	35/-	

Holandja.

Statki linjowe odpływały z pełnemi ładunkami. Płacono Hfl. 12,50 do 13,00 za std. Poza statkami linjowemi zafrachtowano cały szereg statków żaglowo-motorowych pod ładunki drewna z przeznaczeniem przeważnie do Rotterdamu i Amsterdamu.

Belgja.

Stawki płacone za partje drzewa z przeznaczeniem do portów belgijskich wykazały pewną poprawę, jednakże nie w tak znacznym stosunku jak stawki frachtowe do Anglji. Należy wspomnieć następujące kontrakty, wykonane z Gdyni:

1 duński statek	1000	std.	do Antwerpji po	22/3	w złocie
1 niemiecki „	1100	„	„ „ „	20/9	„ „
1 „ „	400	„	„ Brüssel Kanal	24/10 1/2	„

Francja.

Interesy drzewne z Francją w czerwcu ograniczyły się do sprzedaży drobnych partyj, które załadowano na statki linjowe, odpływające do Dunkierki, Rouen i Bordeaux. Zafrachtowano również kilka małych statków.

Węgiel.

Ilość statków zafrachtowanych pod ładunki węgla w miesiącu czerwcu utrzymała się na poziomie z poprzedniego miesiąca. Należy wspomnieć pocieszające zjawisko wzrostu stawek frachtowych,

Znane nam są następujące kontrakty, wykonane w okresie sprawozdawczym:

Francja.

2000	ton	do Bordeaux	Frs.	34.—
1600	„	„ Nantes	„	36.—
1750	„	„ Rouen	„	28.50
1300	„	„ „	„	30.—
1350	„	„ Treport	„	31.50
1150	„	„ Le Havre	„	32.—
3800	„	„ Rouen	„	24.50
3400	„	„ Dieppe	„	22.75
3700	„	„ Rouen	„	23.—
1650	„	„ Bordeaux	„	37.—
1500	„	„ „	„	38.—

Irlandja.

900	ton	do Sligo	sh	8/6
2300	„	„ Dublin	„	6/1 1/2
3000	„	„ „	„	4/9
2300	„	„ „	„	5/7 1/2
1100	„	„ York	„	7/9
900	„	„ Waterford	„	8/6
2100	„	„ Dublin	„	6/-

Danja.

3000	ton	do dobrego duńskiego portu	sh	4/4 1/2
1500	„	„ „ „	„	4/9

Szwecja.

2700	ton	do Gefle	sh	4/1 1/2
3000	„	„ Halmstad	„	3/10 1/2

Norwegja.

3000	ton	do Oslo	sh	5/-

Finlandja.

900	ton	do Ekenäs	sh	4/3
1800	„	„ Trangsund	„	4/1 1/2
1500	„	„ „	„	4/3

Komitet redakcyjny: Stanisław Czapelski, Tadeusz Lothé - Lorentowicz i Stefan Rutkowski
Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna. *Redaktor odp.: Stefan Rutkowski - Gdynia.*

Zakłady Graficzne Instytutu Wydawniczego P. S. M. w Gdyni